HUMAN ENTERTAINMENT
HUMAN

ごあいさつ

このたびは、任天堂スーパーファミコン専用カセット「ヒューマングランプリ2」をお買い上げいただきまして誠にありがとうございます。ゲームを始める前にこの取扱説明書をよくお読みいただき、正しくご使用ください。

なお、この取扱説明書は大切に保管しておいてください。

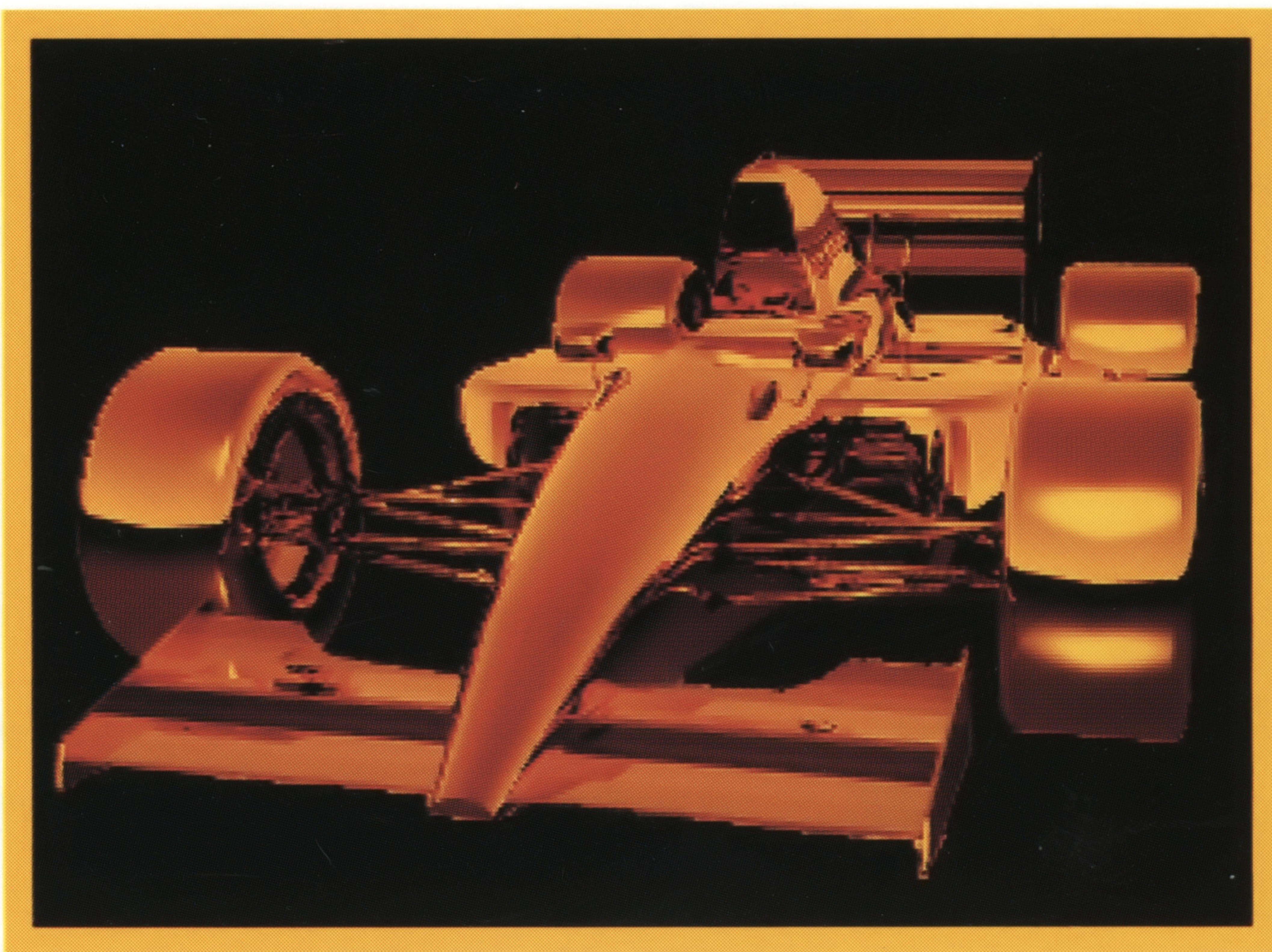
CONSTRUCTER'S MANUAL
コンストラクターズマニュアル

DRIVER'S MANUAL
ドライバーズマニュアル

■ゲームに使用される略称は、以下のようになっています。

WIL(WILLIAMS), TYR(TYRRELL) ,BEN(BENETTON) ,McL(McLAREN), FTW(FOOTWORK),FER(FERRARI),SAU(SAUBER),ORG(ORIGINAL)

ヒューマングランプリ 2

CONSTRUCTER'S MANUAL

操作方法

[コントローラー各部の名称]

レース中の操作

十字ボタン　ステアリング（ハンドル）を操作します。
Aボタン　現在の順位パネルを表示します。
Bボタン　アクセル。速度を上げます。
Xボタン　オーバーテイクボタン。一定時間加速します。
Yボタン　ブレーキ。速度を下げます。
STARTボタン　SELECTボタンと同時に押すとレースが終了します。（TEST RUN、FREE RUN）
SELECTボタン　ポーズボタンです。
Lボタン　シフトダウン。
Rボタン　シフトアップ。

進行画面の操作

十字ボタン　上下または左右で項目の選択を行ないます。
Bボタン　コマンドの決定。
Yボタン　コマンドのキャンセル。
SELECTボタン　カーソルをEXITまたはENDへスキップさせます。

ゲームの始めかた

右のようなタイトル画面のとき、十字ボタンの上下でモードを選択してください。Bボタンを押すとゲームが始まります。

WORLD GRAND PRIX
ワールドグランプリ

実際のＦ１同様に全16戦を戦い抜き、ワールドチャンピオンを目指すモード。２人まで参加できます。 （→４Ｐ）

BATTLE
バトル

対戦モード。ＣＯＭ、あるいは他のプレイヤーと対戦することができます。最大２人まで参加できます。 （→６Ｐ）

TEST RUN
テストラン

コースに慣れるため、練習を行なうモードです。天候などの条件設定が自由に行なえます。 （→８Ｐ）

EDIT MODE
エディットモード

ゲストドライバーやオリジナルドライバーの作成、エントリーなどができるモードです。 （→９Ｐ）

RECORD
レコード

今までのベストタイムを見ることができます。各コースごとに歴代５位までのベストタイムが表示されます。

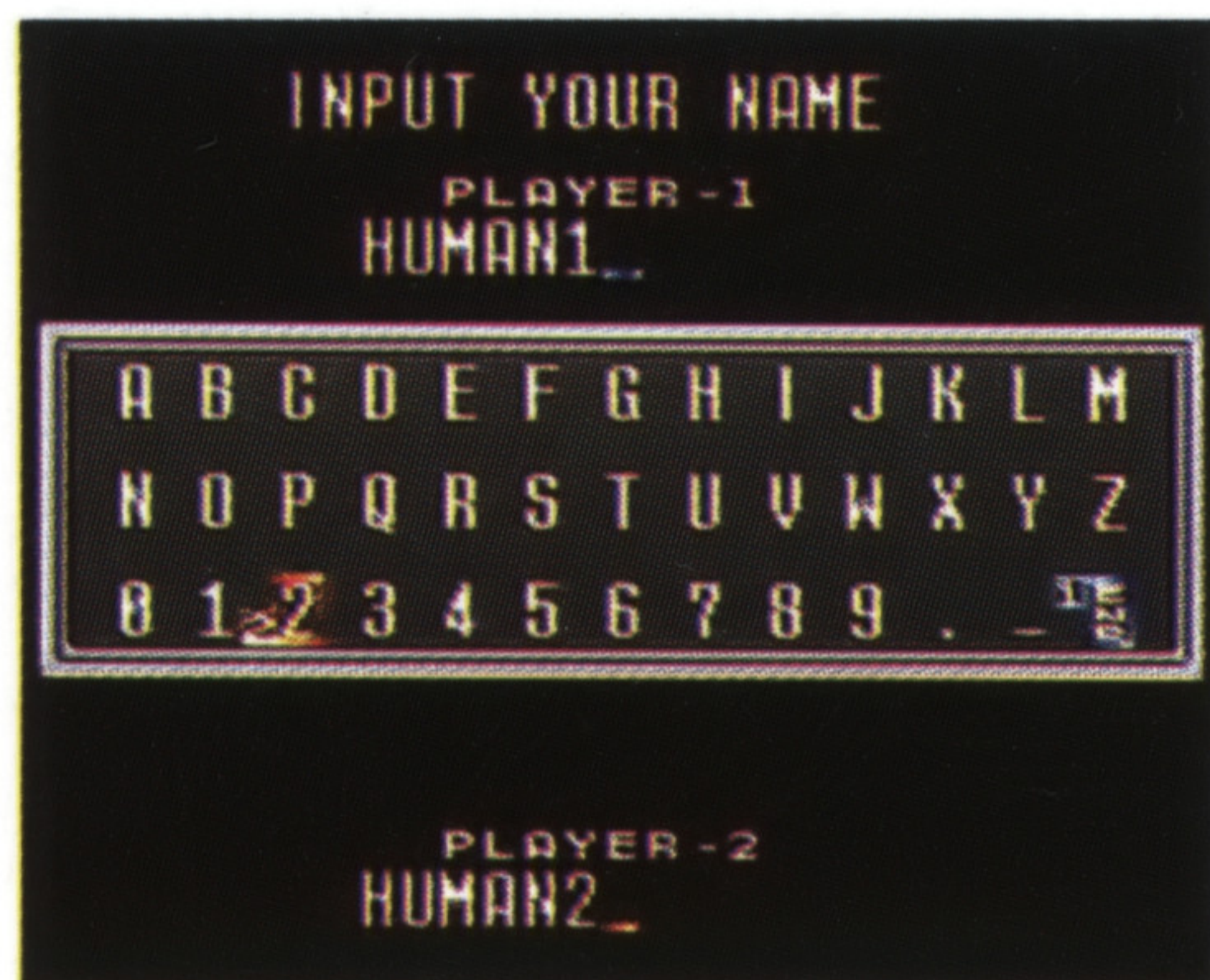
CONFIG
コンフィグ

レースの条件設定ができます。 （→12Ｐ）

WORLD GRAND PRIX
ワールドグランプリ

本物のＦ１さながらのレースを楽しむことができます。自由にドライバーを選び、全16戦を戦い抜いてください。

1. 名前登録

プレイヤーを選択すると、右のような画面になります。十字ボタンで文字を選び、Ｂボタンで決定してください。名前を入力し終わったらカーソルをENDまで持っていきＢボタンを押してください。

※１Ｐは青、２Ｐは赤のカーソルで名前を登録します。

2. ドライバーセレクト

十字ボタンの上下でドライバーを選び、Ｂボタンで決定してください。

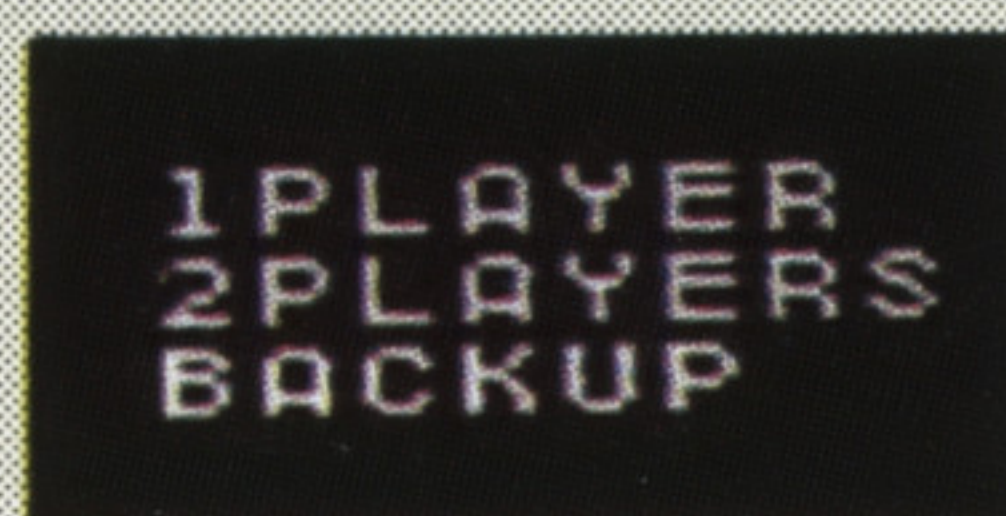
WIL 1993 / McL 1993

データのセーブ・ロード

最高３つまでデータをセーブすることができます。

＜セーブ＞　モードメニューのDATA SAVEを選んだあと、セーブする場所を選び、Ｂボタンで決定してください。

＜ロード＞　プレイヤー選択画面のとき、BACK UPという項目を選んだあと、ロードするデータを選び、Ｂボタンで決定してください。

1PLAYER
2PLAYERS
BACKUP

3. モードセレクト

モードメニューの中から十字ボタンの上下で選び、Bボタンで決定してください。

MODE MENU

SETTING　セッティング

マシンのセッティングを設定します。

FREE RUN　フリーラン

コースに慣れるために練習を行ないます。

QUALIFY　クオリファイ

予選を行ないます。3周を走って、ベストラップの速い順にスターティンググリッドが決定されます。また、予選が終了するとRACEモードに自動的に移行します。

RACE　レース

決勝を行ないます。(レース前にセッティングを行なうこともできます。) QUALIFYに参加せずにレースを行なうと、最下位グリッドからのスタートとなるので注意してください。規定周回数を走り、6位以内に入ると入賞となり、順位に応じたポイントをもらうことができます。なお、ピットイン中にSELECT+STARTボタンでそのレースをリタイアできます。

POINT DATA　ポイントデータ

現在までのレース結果（トータルポイント、コンストラクターズポイント）を表示します。

DATA SAVE　データセーブ

ゲームデータをセーブできます。

BATTLE
バトル

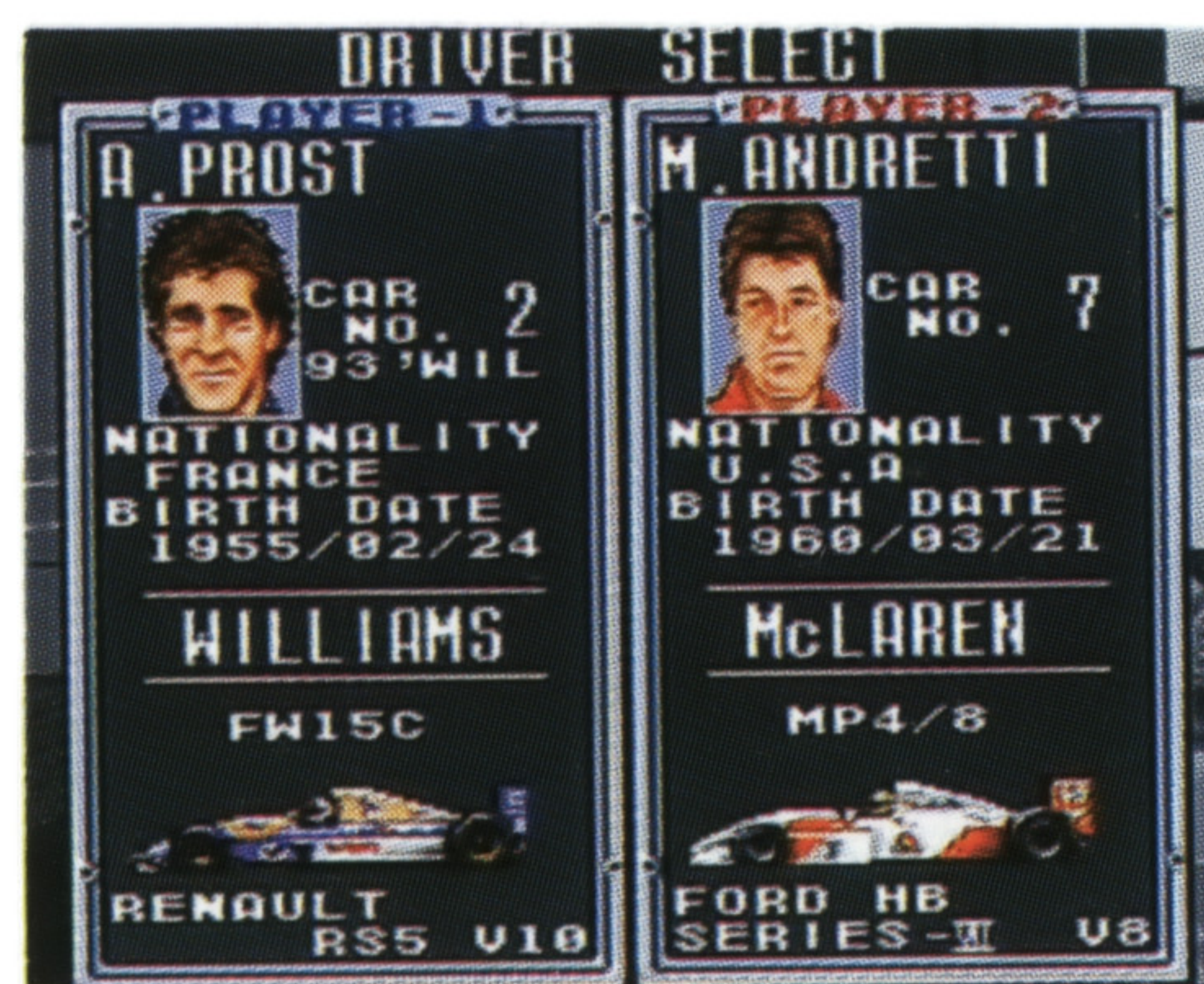
天候やマシントラブルの有無などを設定して、さまざまな状況設定のもとで楽しむことができます。

1. コースセレクト

プレイヤーを選択すると、右のような画面になります。コース、ラップ数、マシントラブルの有無、コンディションを設定してください。十字ボタンの上下で項目の選択、左右で設定を行なってください。すべて設定し終わったら、EXITを選んでBボタンを押してください。

2. ドライバーセレクト

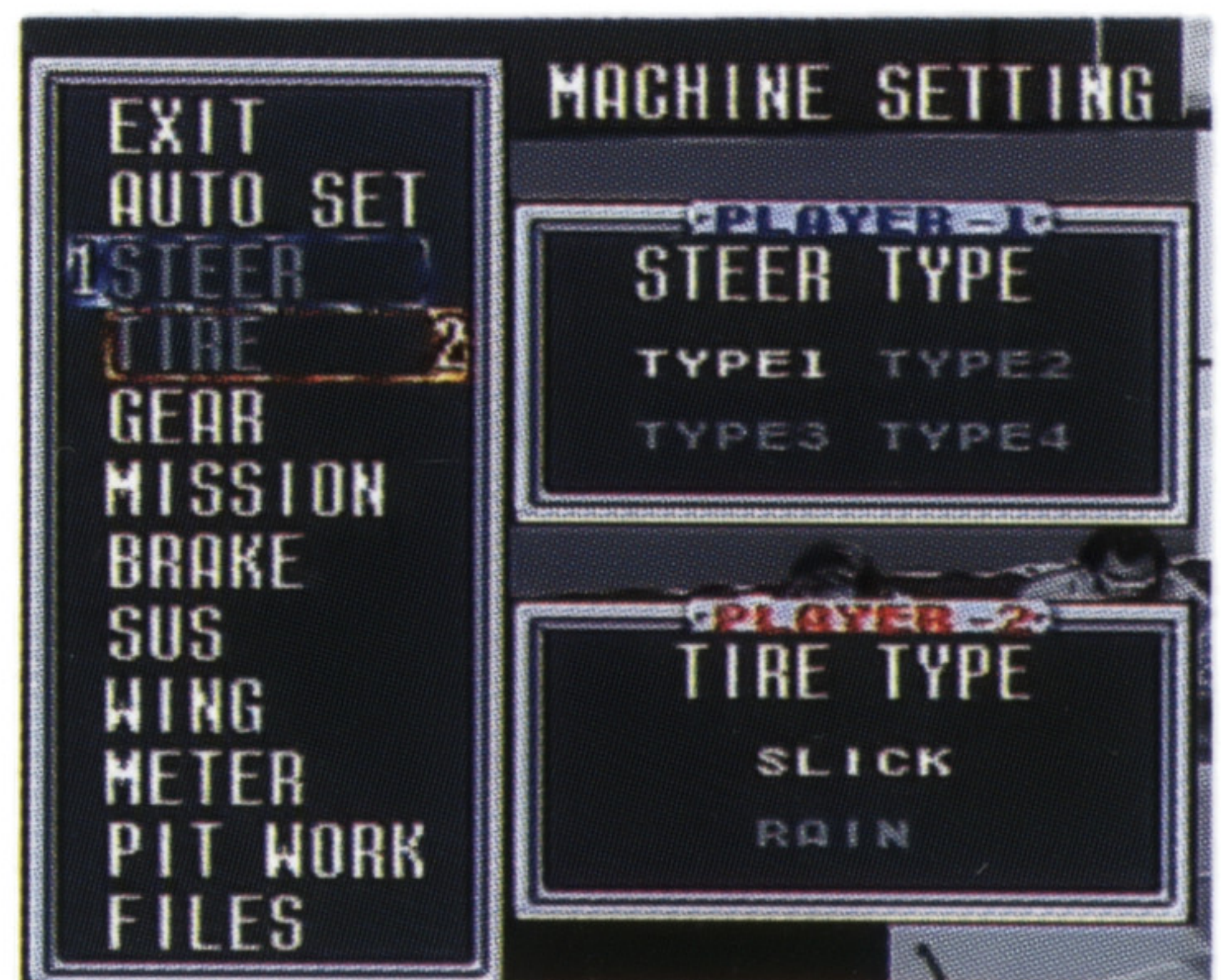
WIL 1993 / McL 1993

使用するドライバーを、画面のドライバーデータを参考にして選んでください。十字ボタンの上下で選択、Bボタンで決定です。

3. ライバルセレクト

WIL 1993

ライバルとして出場させるドライバーを選んでください。十字ボタンの上下で選択、Bボタンで決定です。すべてのドライバーを出場させたいという場合は、FULL ENTRYを選択、決定してください。EXITを選んでBボタンを押すと、次のマシンセッティング画面になります。

4. マシンセッティング

コースや自分のマシンにあったセッティングをしてください。十字ボタンの上下で項目を選んだあとBボタンを押し、上下左右で好みのパーツに変更し、Bボタンを押してください。

5. レース

スターティンググリッドが表示され、信号が赤から青に変わるとスタートです。(STARTボタンでグリッド表示をカットすることができます。)

WIL 1993 / McL 1993

6. レース終了後

レース結果が表示されたあと、次のようなメッセージが現われます。十字ボタンで項目を選択し、Bボタンで決定してください。

WIL 1993

TRY AGAIN	同じ条件で再びレースを行ないます。
CHANGE COURSE	コースセレクト画面に戻ります。
EXIT	タイトル画面に戻ります。

基本中の基本、「スタートダッシュ」を覚えよう！

シグナルが青になったら、それと同時にアクセルをふかし、自分でギアを一速に入れましょう。これをしないとどんなに良いグリッドを確保してもスタートであっという間に転落してしまいます。対戦のときはさらにオーバーテイクを使用するのも良いでしょう。

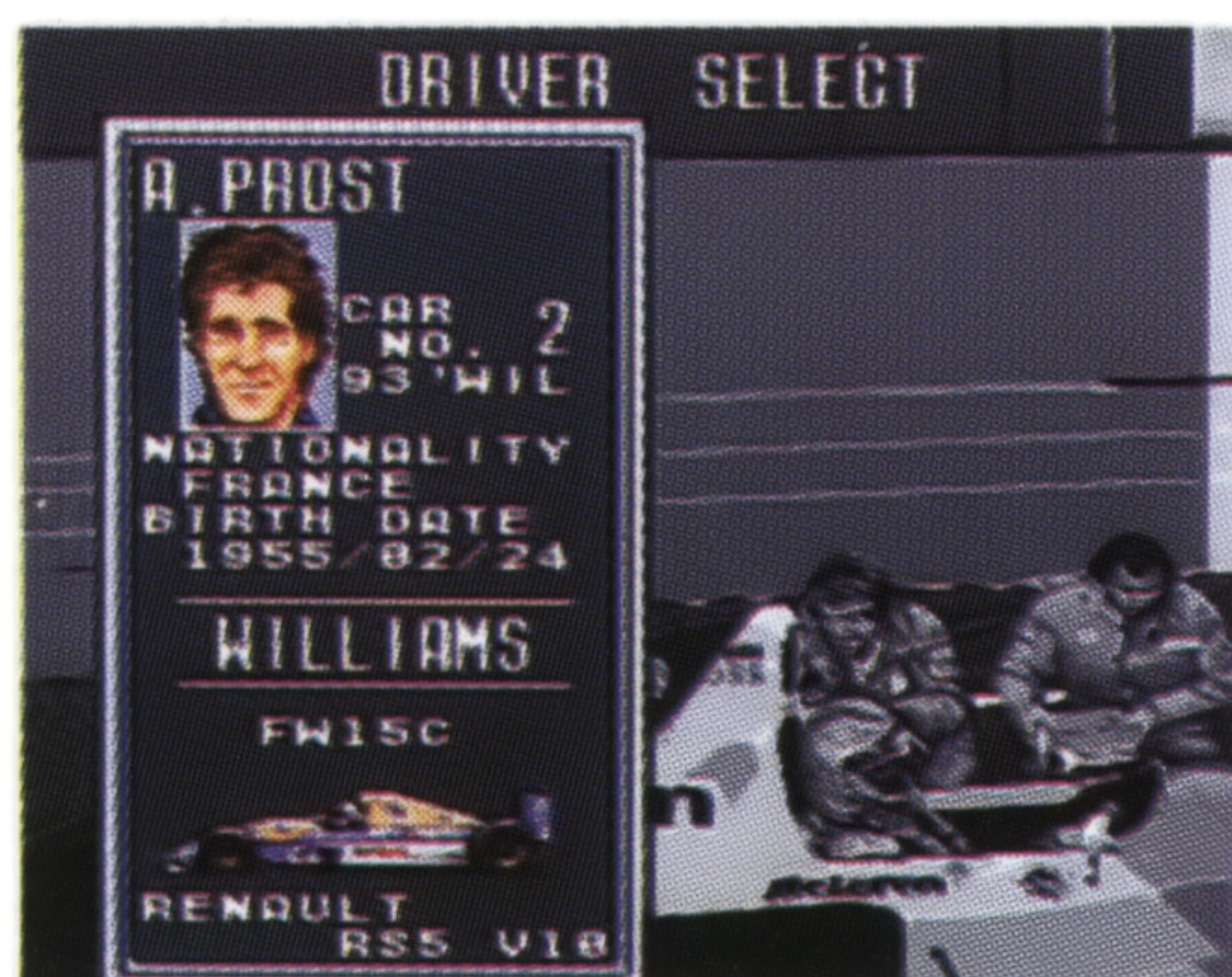
TEST RUN
テストラン

テストランは1台のみでコースをじっくり走れるモードです。できる限り走り込んでコースを覚えましょう。

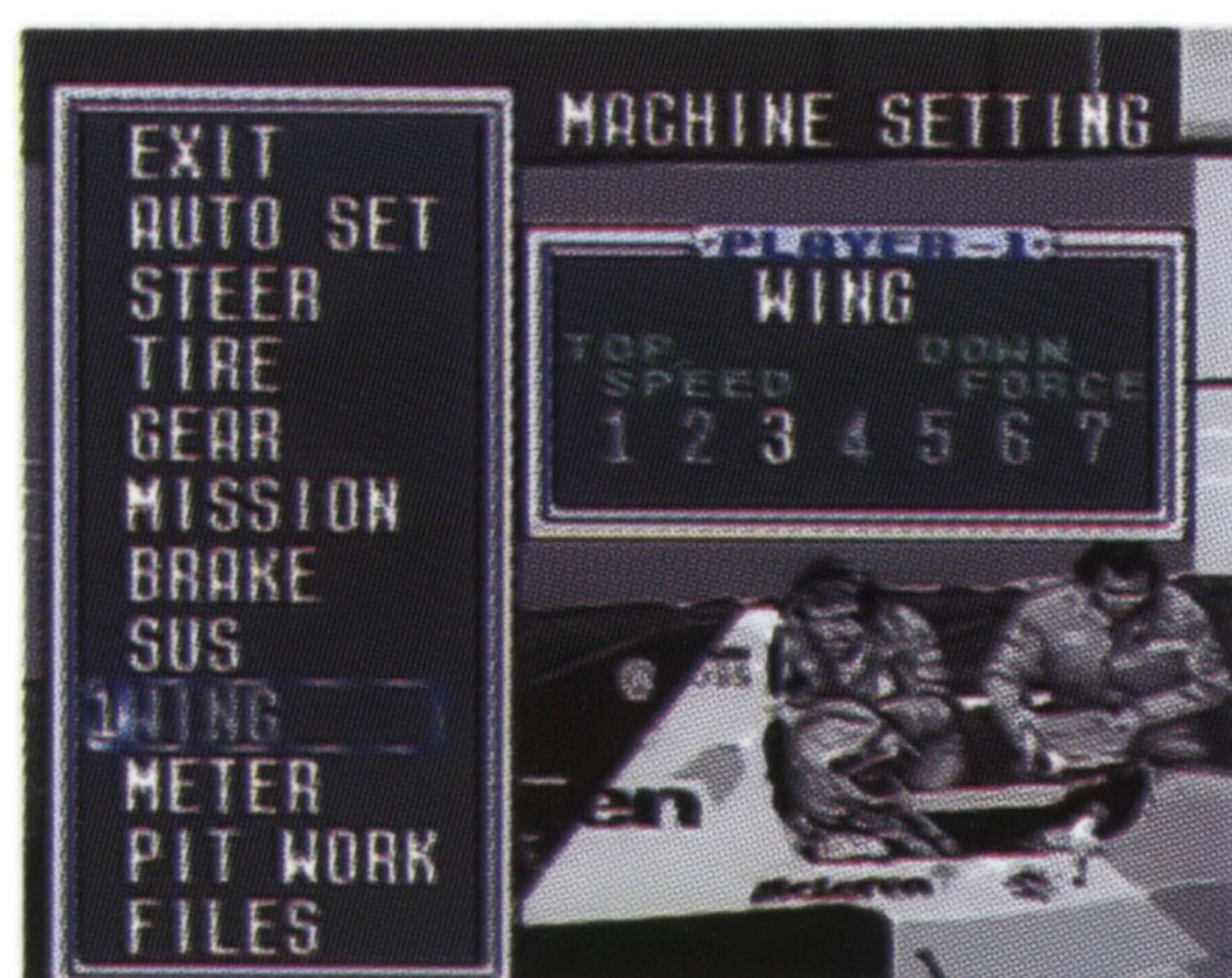
1. コースセレクト

コース・コンディションを設定してください。

2. ドライバーセレクト

使用するドライバーを選択、決定してください。

WIL 1993

3. マシンセッティング

マシンセッティングを行なってください。色々なセッティングを試して、コースにあったセッティングを見つけましょう。

4. スタート

ピットからのスタートとなります。途中でSTART+SELECTボタンを押すと中断され、再びセッティングを行なうことができます。

WIL 1993

EDIT MODE
エディットモード

自分だけのF１ワールドを作成することができる新モードです。オリジナルドライバーも作れます。

1. エディット初期画面

モードセレクト画面で「EDIT MODE」を選ぶと、右のようなエディット初期画面になり、次のメニューが現われます。十字ボタンの上下でメニューを選び、Bボタンを押してください。

MODE MENU

MEMBER CLEAR

すでにエディットでエントリーメンバー、エンジンなどを変更しているとき、このメニューを選ぶとメンバーをいっぺんに初期状態にすることができます。

FILES

エディットで変更したメンバーをセーブ、ロードすることができます。十字ボタンの左右でロード、セーブを選び、そのあと同じようにファイルを選んでください。EXITでこのモードを抜けることができます。

EDIT

エディットメニュー画面に移行します。実際のエディットはこのモードで行ないます。(→10ページ)

EXIT

タイトル画面に戻ります。

2.エディットメニュー画面

ここから実際のエディット作業に入ります。十字ボタンでメニューを選び、Bボタンで決定してください。

MODE MENU

DRIVER EDIT

自分だけのオリジナルドライバーを2人まで作成することができます。

ENTRY MEMBER

作成したオリジナルドライバーや、ゲストドライバーをエントリーすることができます。このモードでエントリーすることにより、初めてレースに登場することになります。

ENGINE CONTRACT

チームがエンジンメーカーと契約し、別のエンジンを搭載することができるモードです。強力なエンジンを思うままに手にいれることができます。

EXIT

エディット初期画面に戻ります。

■オリジナルドライバーを作ったら、必ずENTRY MEMBERモードでエントリーしてください。

■エディットデータは電源を切ると消えてしまいます。必ずセーブしてください。

DRIVER EDIT ドライバー作成の手順

十字ボタンの左右でファイルを選び、上下でモードを選んでください。すべての設定を終えれば完成です。EXITでエディットメニュー画面に戻ることができます。

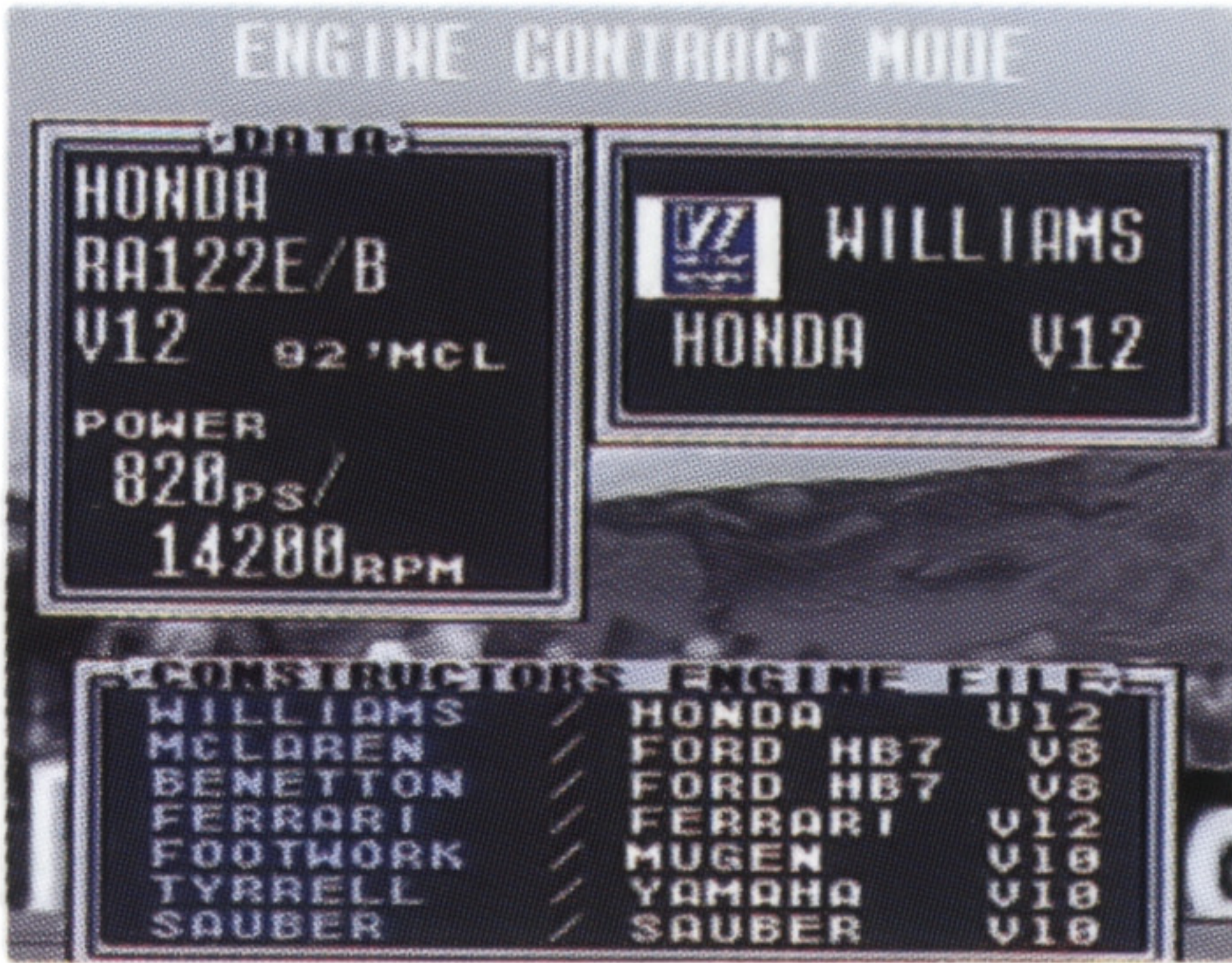
NAME	名前を選択します。十字ボタンでカーソルを動かし、名前を入力してください。EXITで終了することができます。
NATIONALITY	国籍を決定します。
BIRTH DATE	誕生日を入力します。
FACE	顔を決定します。
EXIT	エディットメニュー画面に戻ります。

※すべての項目が設定されていないと終了できません。

ENTRY MEMBER エントリーの手順

右側の現在エントリーされているウィンドウから、変更したいメンバーを選びます。Bボタンで決定すると、カーソルが左側のゲストドライバーとオリジナルドライバーが表示されているウィンドウに移るので、エントリーしたい新たなメンバーを選んでBボタンで決定してください。キャンセルしたいときは、カーソルをメンバー名に合わせ、YボタンをP押してください。EXITでエディットメニュー画面に戻ることができます。

ENGINE CONTRACT エンジン変更の手順

十字ボタンの上下でエンジンを変えるチームを選び、Bボタンで決定してください。十字ボタンの左右で新たに変更するエンジンを選び、Bボタンで決定してください。EXITでエディットメニュー画面に戻ることができます。

CONFIG
コンフィグ

コンフィグモードでは、以下の設定ができます。

☞ COMPUTER LEVEL

敵のマシンの速さを設定します。0～3の4段階あり、数字の大きいほど敵のマシンが速くなります。

☞ MACHINE TOUCH

敵のマシンとの接触判定を設定できます。
0…まったく当たり判定がありません。
1…敵のマシンの中心のみ当たり判定があります。
2…タイヤを除く敵のマシンすべてに当たり判定があります。
3…敵のマシン全体に当たり判定があります。

☞ MACHINE DAMAGE

ダメージインジケーターの減少率を設定します。0～3までの4段階あり、数字が大きいほどユニットの減少が激しくなります。0にするとまったく減少しません。

☞ WORLD GP LAP

ワールドグランプリモードでの周回数を設定します。10、20、30、40、MAXの5種類があります。MAXに設定すると、実際のF1と同じ周回数になります。

☞ WEATHER

WORLD GPモードの天候を設定します。
REAL…93年度の実際の天候が表現されます。（データは第13戦までです。）
NORMAL…ランダムに天候が変化します。

☞ SOUND

STEREOとMONAURALの切り替えができます。あなたの家のテレビに合わせて設定してください。

ピットイン

WIL 1993

コースの途中で、黄色のラインで仕切られているコースに入るとピットインできます。マシンセッティングの「ピットワーク」に合わせ、ギアを除くすべてのダメージの修理をしてくれます。また、タイヤタイプの変更ができるので、その状況に合わせて十字ボタンの左右で選び、Bボタンで決定してください。

インジケーターについて

各インジケーターの色はマシンへのダメージを表しています。黄色は注意、赤は危険信号です。

WIN ウイング
クラッシュによって破損します。ダメージを受けると速度が落ち、コーナーでの安定性も悪化します。

TIR タイヤ
走行だけでも自然に磨耗しますが、コースアウトなどをすると特に大きく消耗します。ダメージを受けるとグリップ力が低下します。

SUS サスペンション
コースアウトやクラッシュによって減っていきます。ダメージを受けると制動力が悪化します。

BRA ブレーキ
急ブレーキの乱用などによって減っていきます。ダメージを受けるとグリップ力が悪化します。

GER ギア
ダメージを受けるとそのポジションにギアが入らなくなり加速力が悪化します。なお、ピットでは回復できません。

マシンセッティング

セッティングは、以下の順番で設定してください。

項目を選び、Bボタンで決定する

セッティングアイテムを選び、Bボタンで決定する

すべてのセッティングが終わったら、EXITを選び、Bボタンを押してください。本当に終了していいなら、「OK？」を、だめならCANSELを選び、Bボタンを押してください。

AUTO SET［オートセッティング］

各コースに合わせた初心者向けのセッティングになります。

STEER［ステアリング］

ハンドルのタイプと切りやすさを設定します。

タイプ1…ハンドルを切ったときに少しだけ戻ります。
タイプ2…ハンドルを切ったとき、まったく戻りません。
タイプ3…ハンドルを切ったときに十字ボタンを離すと自然に戻ります。
タイプ4…ハンドルを切ったときに十字ボタンを逆に入力すると戻ります。

切りやすさには7段階あり、**EASY**に近いほど軽く、**HEAVY**に近いほど重くなります。

TIRE［タイヤ］

タイヤのタイプを選択します。**SLICK**（晴天用）、**RAIN**（雨天用）のそれぞれに、AからDまでのタイプがあります。**HARD**に近いほど耐久力が高くグリップ力が低いタイヤ、**SOFT**に近いほど耐久力が低くグリップ力が高いタイヤです。

GEAR [ギア]

ギア変速を設定します。７段階あり、**LOW**に近いほど加速重視、**HIGH**に近いほど最高速重視です。

MISSION [ミッション]

ギアの変速ユニットです。オートマティック（自動変速）、マニュアル（手動変速）の２種類から選択します。

BRAKE [ブレーキ]

７段階あります。**SOFT**に近いほど耐久性が高く、**HARD**に近いと、耐久性は低くなりますが制動力が高くなります。

SUS [サスペンション]

車体の安定を保つユニットです。７段階あり、**SOFT**に近いほど耐久力を重視、**HARD**に近いほどグリップ力を重視します。

WING [ウイング]

空力特性を高めるユニットです。７段階あり、**TOP SPEED**に近いほど最高速重視、**DOUN FORCE**に近いほどコーナーの安定性を重視します。

METER [タコメーター]

タコメーターの表示タイプを設定します。アナログとデジタルの２種類があります。

PIT WORK [ピットワーク]

ピットインしたときの作業タイプを設定します。

AUTO1　少しでもダメージを受けたユニットをすべて交換します。他のタイプよりピットタイムが長くかかります。

AUTO2　黄色になったユニットのみ交換する。

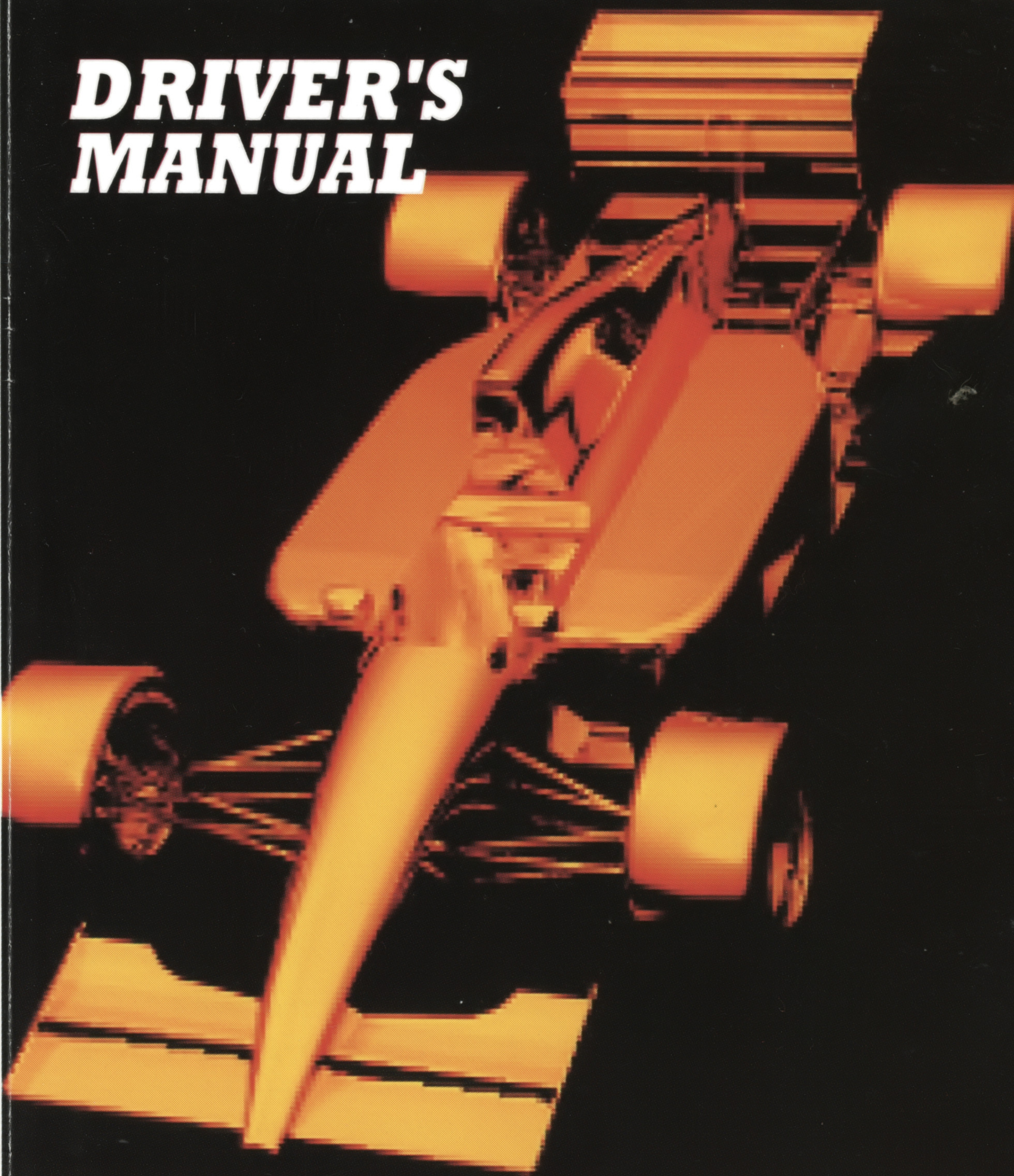
AUTO3　赤くなったユニットのみを交換する。

FILES [ファイル]

セッティングデータを16個までロード、セーブできます。

画面のみかた

1	ラップタイム	現在のラップタイムを表示します。
2	ファステストラップ	ファステストラップを表示します。
3	ポジション	現在の順位を表示します。
4	タコメーター	エンジンの回転数を表示します。
5	シフト	シフトが何速に入っているかを表示します。
6	スピードメーター	現在のスピードを表示します。
7	ステアリングカーソル	ハンドルの切り具合を表示します。大きく切れば外側に、小さく切れば内側に表示されます。
8	ダメージインジケーター	マシンへのダメージを表示します。ダメージを受けると各部の色が変わっていきます。黄色は注意、赤は危険信号です。
9	スリップストリームランプ	敵のマシンの後ろを走ったとき、うまく空気の流れに乗るとランプがつきます。空気の抵抗が少なくなり、敵のマシンを抜きやすくなります。
10	オーバーテイク	オーバーテイクボタンを使用できる回数です。
11	ラップ周回数	現在のラップ周回数を表示します。

DRIVER'S MANUAL

TEAM & DRIVERS PROFILE

ヒューマングランプリ2に出場するチームは全部で7つ。チームデータを参考にして上位入賞を目指してください。

WILLIAMS
ウイリアムズ

熟成したマシン、強力なエンジン、そしてチーム体制すべての点でパーフェクト。圧倒的な戦闘力で他のチームをねじふせる。

Damon Graham Hill
デイモン・ヒル

名ドライバーグラハム・ヒルを父に持つ男。有力チームへの加入で、父親譲りの才能が開花。現在はトラブルに泣かされているが、いつの日か父を越えられるのではないか。

WIL 1993

Alain Prost
アラン・プロスト

再びサーキットへ帰ってきたプロフェッサー。念願の地元優勝も果たし、いよいよグランプリ制覇へ。計算し尽くされたレース運びなど、総合力では現在最強のドライバーだ。

WIL 1993

TYRRELL
ティレル

今年はリタイア続きの前半戦だったが、後半戦には待望のニューマシン021を投入。名門としての意地をみせる。

Ukyo Katayama
片山右京

3人目の日本人ドライバー。ニューマシンをもって、かつて呼ばれた「カミカゼウキョー」復活なるか。F1のレース感覚を完全につかんだら怖い存在となるはず。

TYR 1993

Andrea De Cesaris
アンドレア・デ・チェザリス

「壊し屋」というかつての呼び名を返上し、ベテランの走りを見せるようになった。安定感を持ち始めたドライビングでドライバーとしての熟成をしめす。

TYR 1993

BENETTON
ベネトン

F1エンジンとしては珍しくなったV8ながら、総合的なパッケージングのすばらしさで、トップグループに進出。

Michael Schumacher
ミハエル・シューマッハ

F1デビューからわずか3年で好成績をあげ、その才能を見せつけている次世代のチャンピオン候補No.1。フランスGPでは力でセナをねじふせ、因縁の対決に決着をつけた。

BEN 1993

Riccardo Patrese
リカルド・パトレーゼ

'77年以来、グランプリに連続で出場し続け、今なお有力チームで走っているF1界の鉄人。スペインGPでは4位入賞も果たし、ベテラン健在を示した。

BEN 1993

McLAREN
マクラーレン

シャシーの戦闘力の低さが足をひっぱているが、再び王座奪回をするだけのポテンシャルは十分にあるチーム。

Michael Andretti
マイケル・アンドレッティ

インディカーレースのトップドライバーからF1に転向。まだF1マシンになれていないためか成績はかんばしくないが、真の実力を発揮するのはこれからだろう。

McL 1993

Mika Hakkinen
ミカ・ハッキネン

F1若手ドライバーの中でも屈指の実力者。潜在能力ならばミハエル・シューマッハとも対等に渡り合える素材。

McL 1993

FOOTWORK
フットワーク

マシンのパッケージングはあいかわらず良くないが、上位進出を果たそうとチームが精力的に活動しているのがうかがえる。

Derek Warwick
ディレック・ワーウィック

SWCから3年ぶりにF1に復帰したイギリス人ドライバー。ダンディーな風貌と、それと対照的なレースで見せる闘争心。結果に結びつく日がくるのか。

FTW 1993

Aguri suzuki
鈴木亜久里

'92年度の不振がそのまま'93年度も続いている。しかし結果は出ないながら徐々に上位のグリッドを獲得しつつあり、まだまだ実力は侮れない。

FTW 1993

FERRARI
フェラーリ

あいかわらず低迷を続ける名門チーム。赤い跳ね駒のウイニングランは再び見ることができるのか。

Jean Alesi
ジャン・アレジー

若手ドライバーの中でもすばらしい才能を持っているのだが、マシンに恵まれず低迷している。それでもチームを愛し、情熱的な走りを忘れないのはシシリーの血か。

FER 1993

Gerhard Berger
ゲルハルト・ベルガー

フェラーリに移籍して心機一転、F1デビュー10周年の年を戦うことになる。不振とはいえドイツGPでは「高速コーナーの王者」らしさをみせてくれた。

FER 1993

SAUBER
ザウバー

今年度から参入したチームながら大健闘。ドライバーフレンドリーな特性を追及した結果が現われている。

Karl Wendlinger
カール・ベンドリンガー

理論が先に立ってしまう性格のためか、今のところ他のドライバーに比べてそれほど派手な活躍はみせていない。しかし一歩一歩実力をつけてきており、以後も注目が必要だ。

SAU 1993

J.J.Lehto
ジェイ・ジェイ・レート

今までチームに恵まれなかったが、ようやく戦闘力のあるマシンを与えられ、レースを戦えるようになった。実績をどこまで残せるか。余談ながら自転車でも速いらしい。

SAU 1993

ROUND 1

SOUTH AFRICA GP

南アフリカ・グランプリ

中速型サーキットに改修され、昨年からグランプリコースに復帰したコース。コース前半はかなりテンポ良く走ることが可能だが、後半のコーナーの攻略によってはタイムを落としてしまうことがある。

ROUND 2

BRAZIL GP

ブラジル・グランプリ

パワーが勝敗を分ける比較的高速型のサーキット。オーバーテイクポイントが多く、激しいバトルが展開されるはず。S字からバックストレートまでにどれだけ加速できるかがポイントとなる。

ROUND 3

EUROPE GP

ヨーロッパ・グランプリ

今年から復活した歴史のあるサーキット。なだらかなアップダウンが続くコースで、後半のS字コーナー周辺は重要なオーバーテイクポイントとなる。ここを減速なしで抜けることができるようになればオーバーテイクがかなり楽になるはず。

ROUND 4

SAN MARINO GP

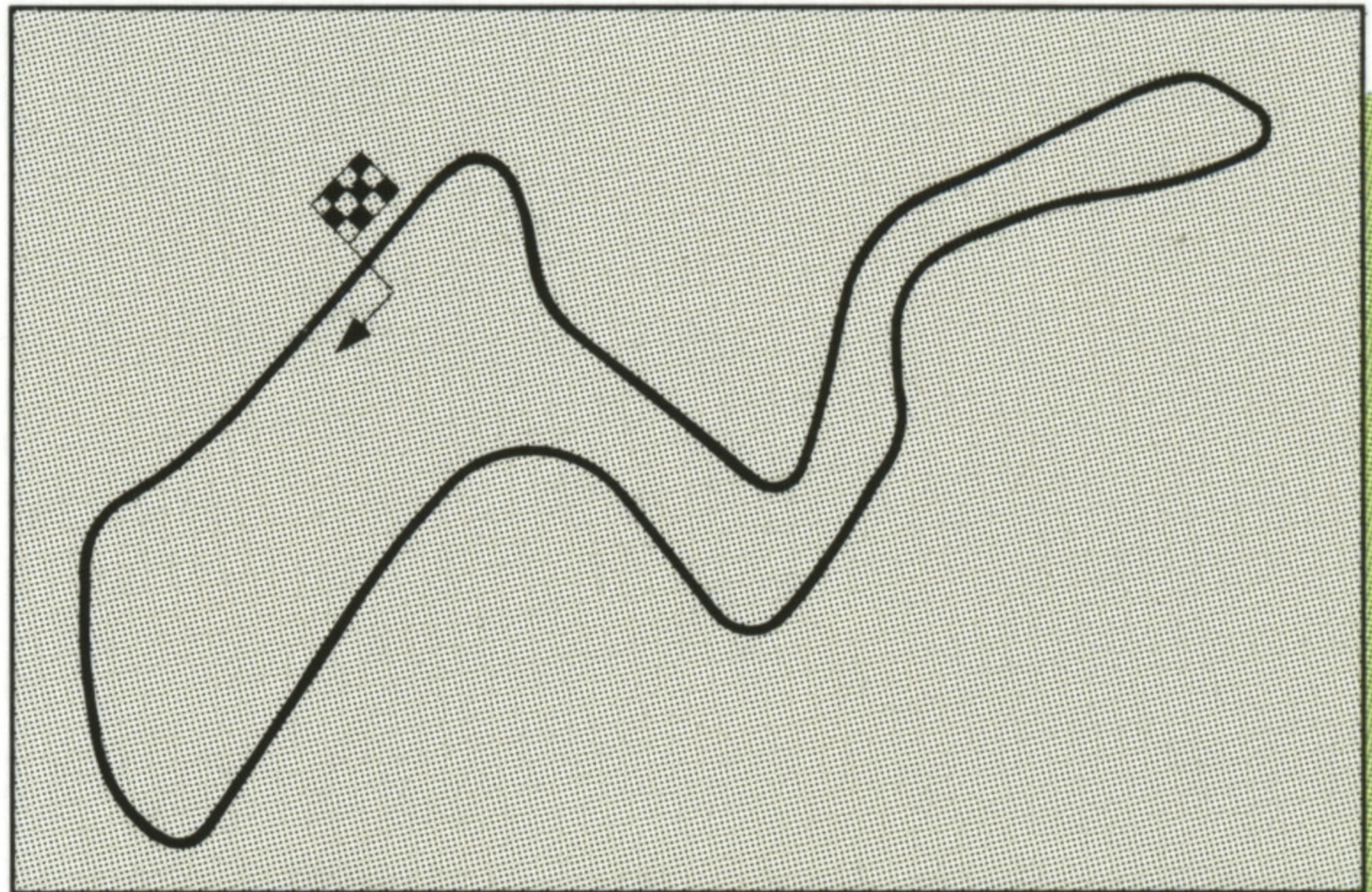
サンマリノ・グランプリ

フェラーリのホームサーキットで、毎年ティフォシたちの真紅の熱狂がコースを包む。ストレートの部分がほとんどないにもかかわらず、平均時速200キロを越える高速コース。アクア・ミネラリと呼ばれる小さなS字が非常に難しいコース。

CIRCUIT DATA

全長／4,261m×72周

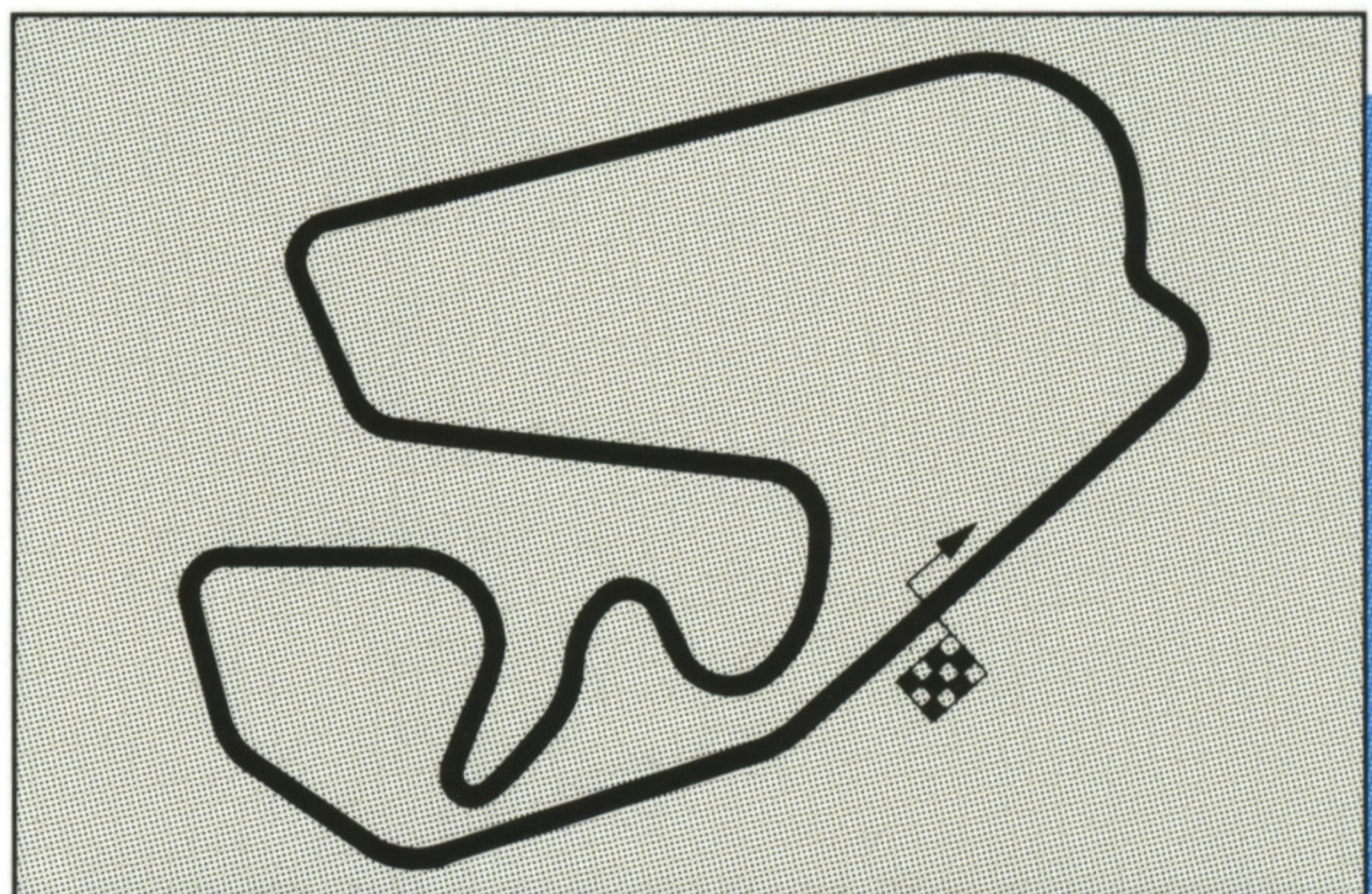
RECORD LAP TIME

予選／N.マンセル　ウイリアムズ'92　1'15.486
決勝／N.マンセル　ウイリアムズ'92　1'17.578

KYALAMI INTERNATIONAL GRAND PRIX CIRCUIT

CIRCUIT DATA

全長／4,325m×71周

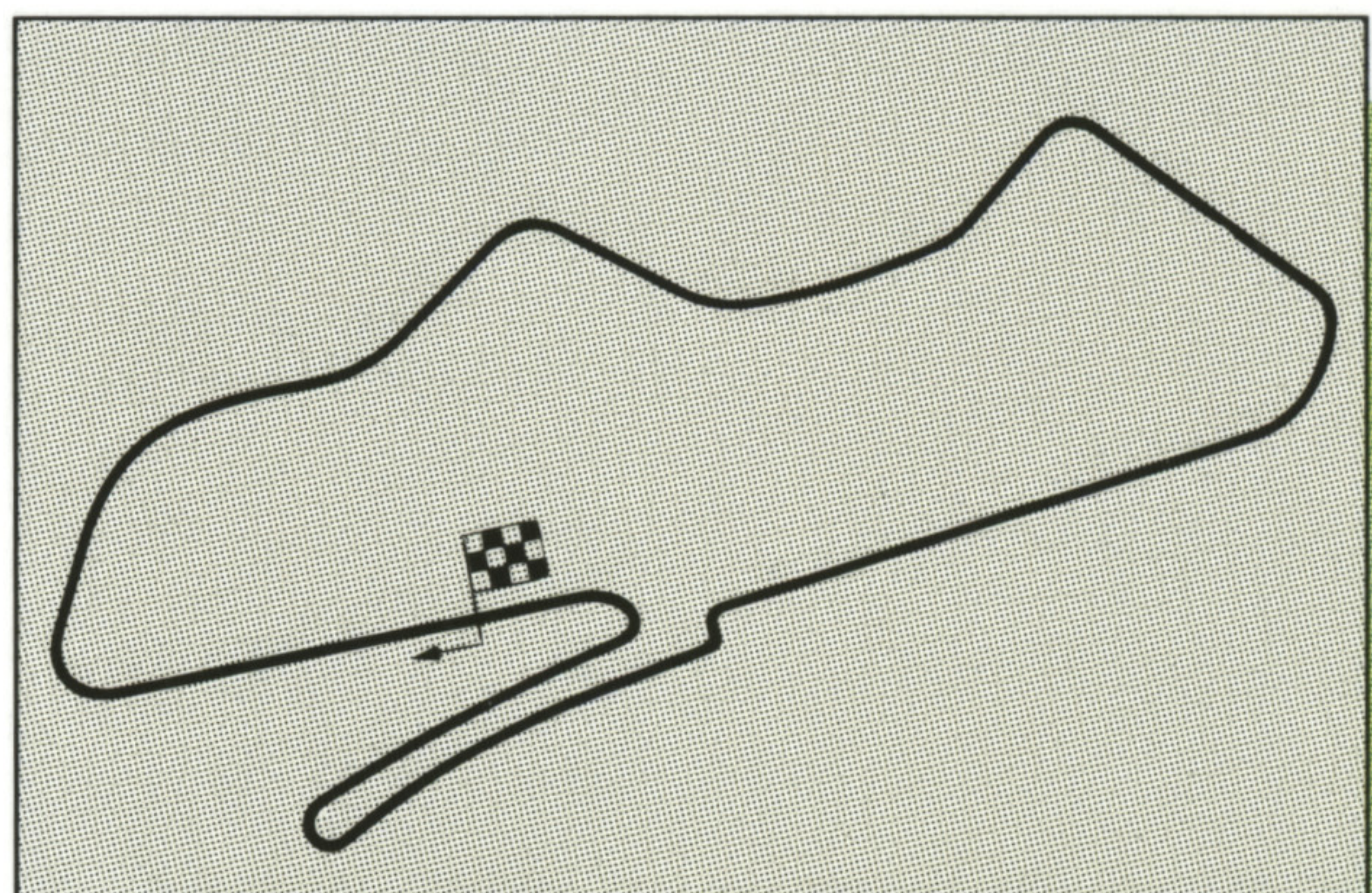
RECORD LAP TIME

予選／N.マンセル　ウイリアムズ'92　1'15.703
決勝／R.パトレーゼ　ウイリアムズ'92　1'19.490

AUTODROMO JOSE CARLOS PACE

CIRCUIT DATA

全長／4,023m×76周

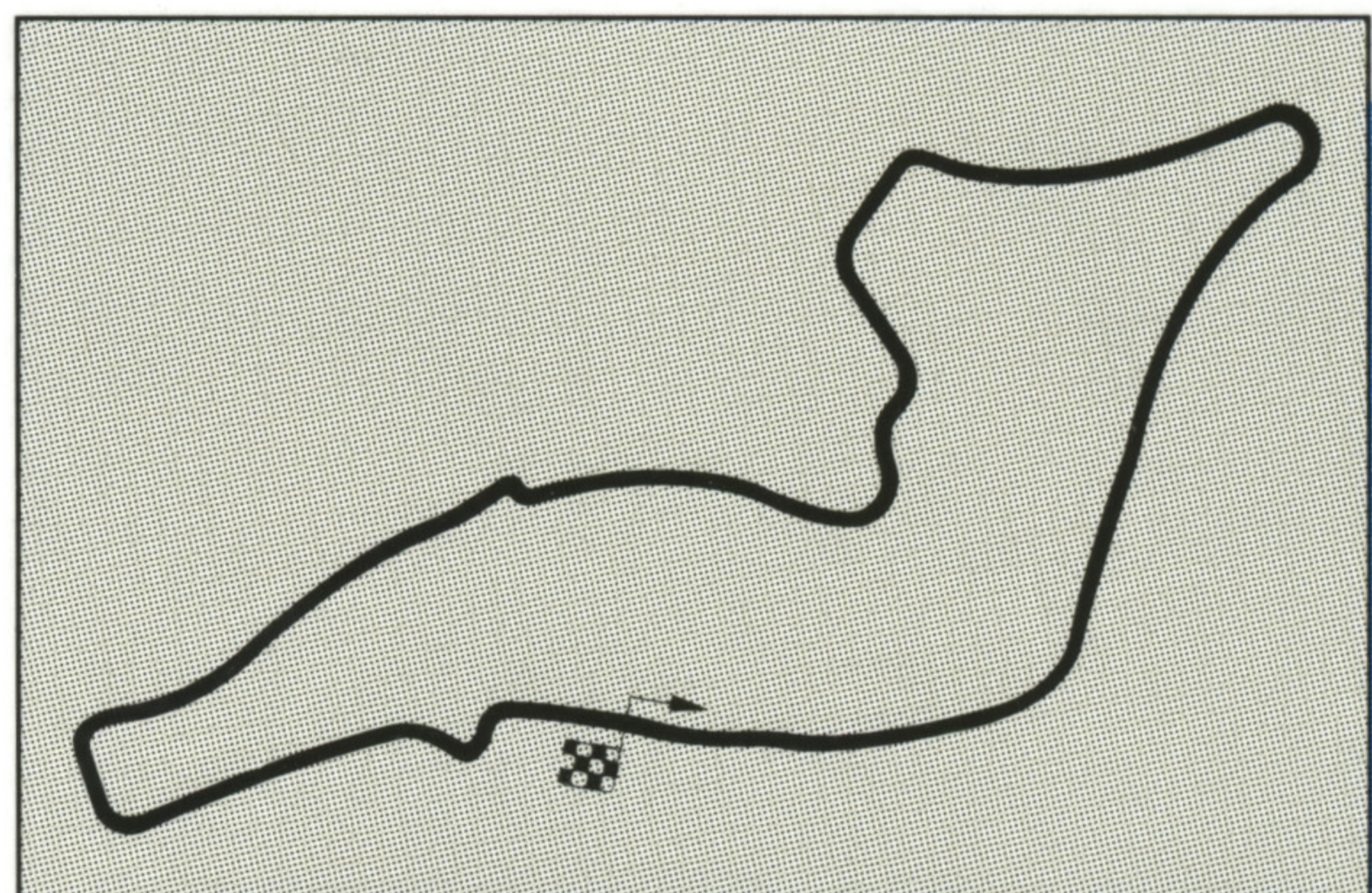
RECORD LAP TIME

予選／F1グランプリ初開催
決勝／F1グランプリ初開催

THE DONINGTON PARK RACE CIRCUIT

CIRCUIT DATA

全長／5,040m×61周

RECORD LAP TIME

予選／N.マンセル　ウイリアムズ'92　1'21.842
決勝／R.パトレーゼ　ウイリアムズ'92　1'26.100

AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI

ROUND 5

SPAIN GP

スペイン・グランプリ

1991年から変更されたスペインＧＰサーキット。最高速をマークするホームストレートから、１コーナーに飛び込むときが勝負の決め手となる。１コーナーをテンポ良く走り抜けることができるようになったら、ベストラインを探してみよう。

ROUND 6

MONACO GP

モナコ・グランプリ

美しいモナコの市街地を使用したハードなサーキット。何といっても道はばが狭く、コーナーの連続で息をつくひまもない。１度走れば「ミスターモナコ」の称号を得ることがいかに大変かがわかるはず。ポールポジションを取ることが重要か。

ROUND 7

CANADA GP

カナダ・グランプリ

比較的シンプルな創りのサーキット。エンジンパワーさえあれば比較的楽なサーキットとなるだろう。最高速を活かすためにも、ブレーキの制動力は重視したい。ヘアピン以外の部分をいかに減速せずにクリアするかがポイント。

FRANCE GP

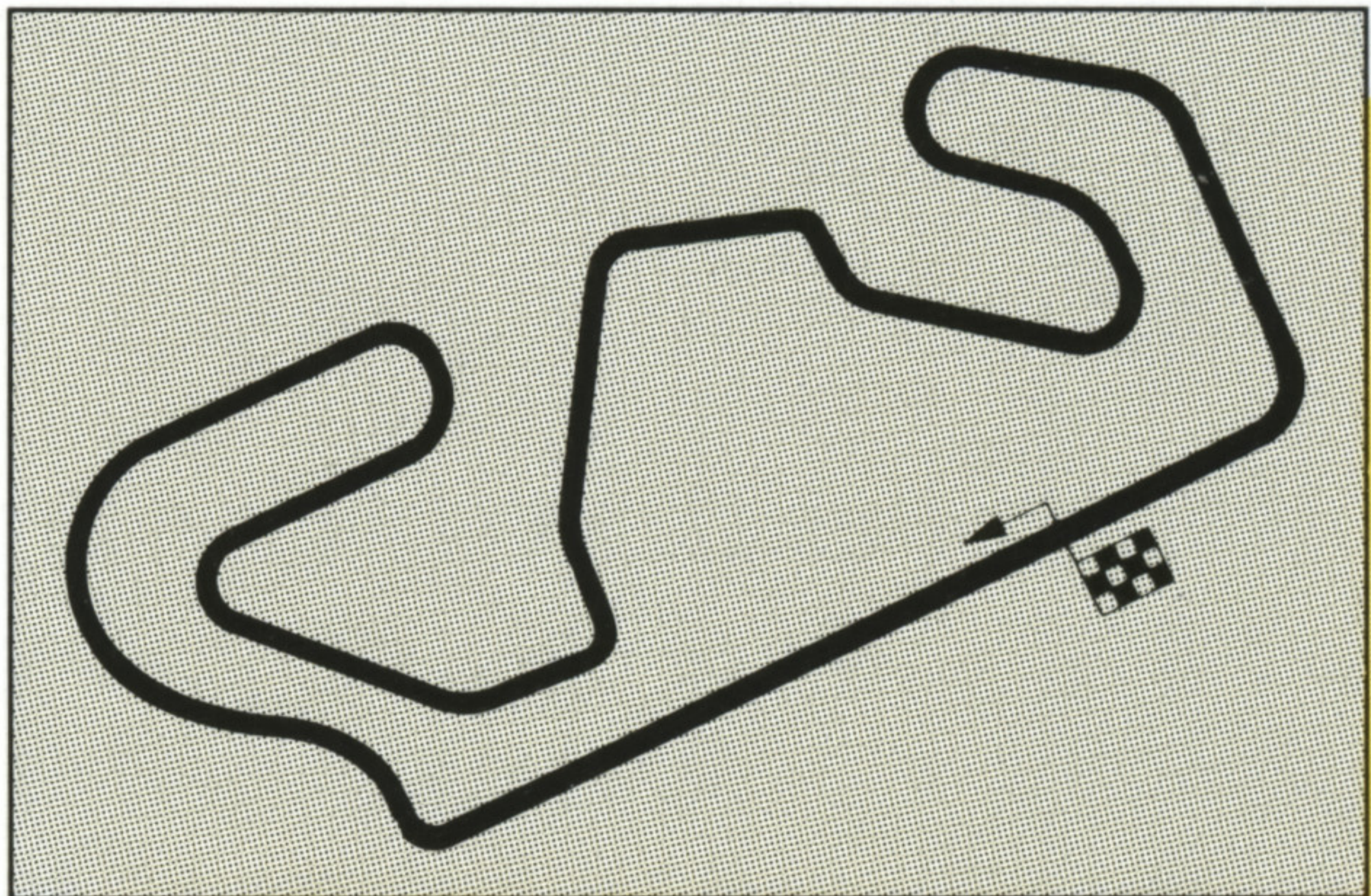
フランス・グランプリ

91年から開催された新しいサーキット。非常にテクニカルなコースでパワー不足を技術でカバーできる可能性も高い。シケインから最終コーナーまでいかに抜けるかが重要。友人との対戦プレイの際におすすめできるコースの１つだ。

CIRCUIT DATA

全長／4,747m×65周

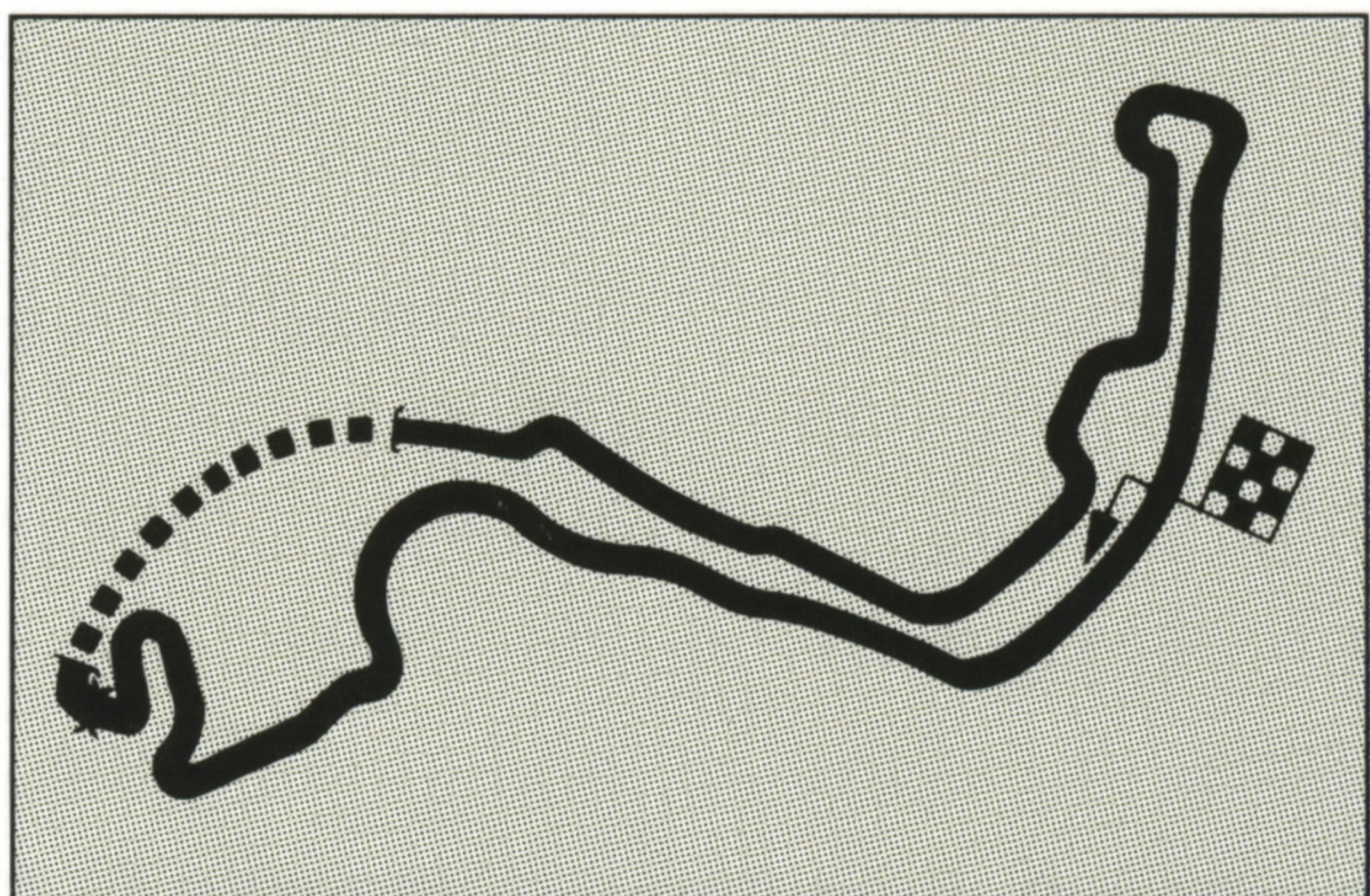
RECORD LAP TIME

予選／G.ベルガー　マクラーレン'91　1'18.751
決勝／R.パトレーゼ　ウイリアムズ'91　1'22.837

CIRCUIT DE CATALUNYA

CIRCUIT DATA

全長／3,328m×78周

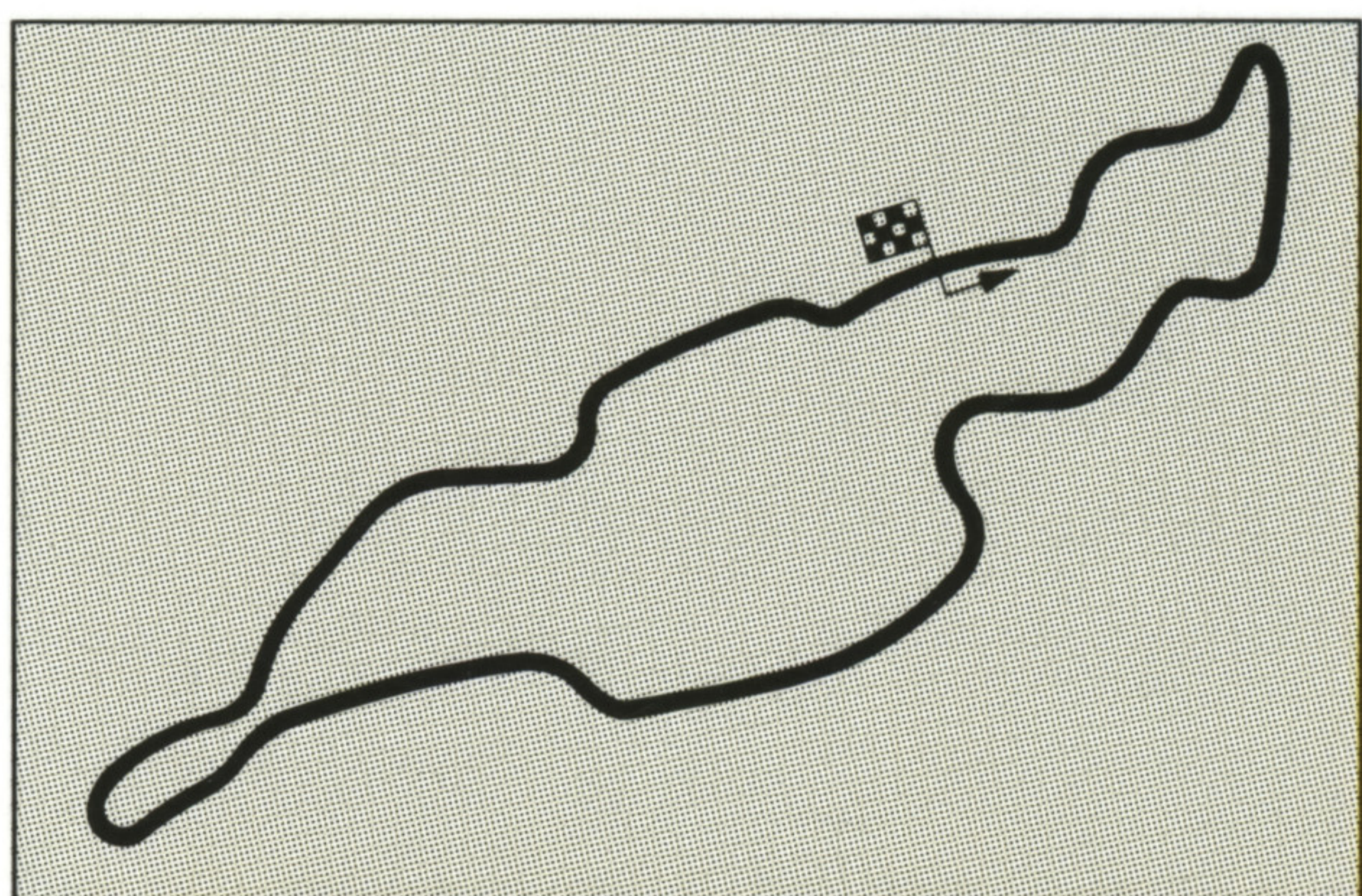
RECORD LAP TIME

予選／N.マンセル　ウイリアムズ'92　1'19.495
決勝／N.マンセル　ウイリアムズ'92　1'21.598

CIRCUIT DE MONACO

CIRCUIT DATA

全長／4,430m×69周

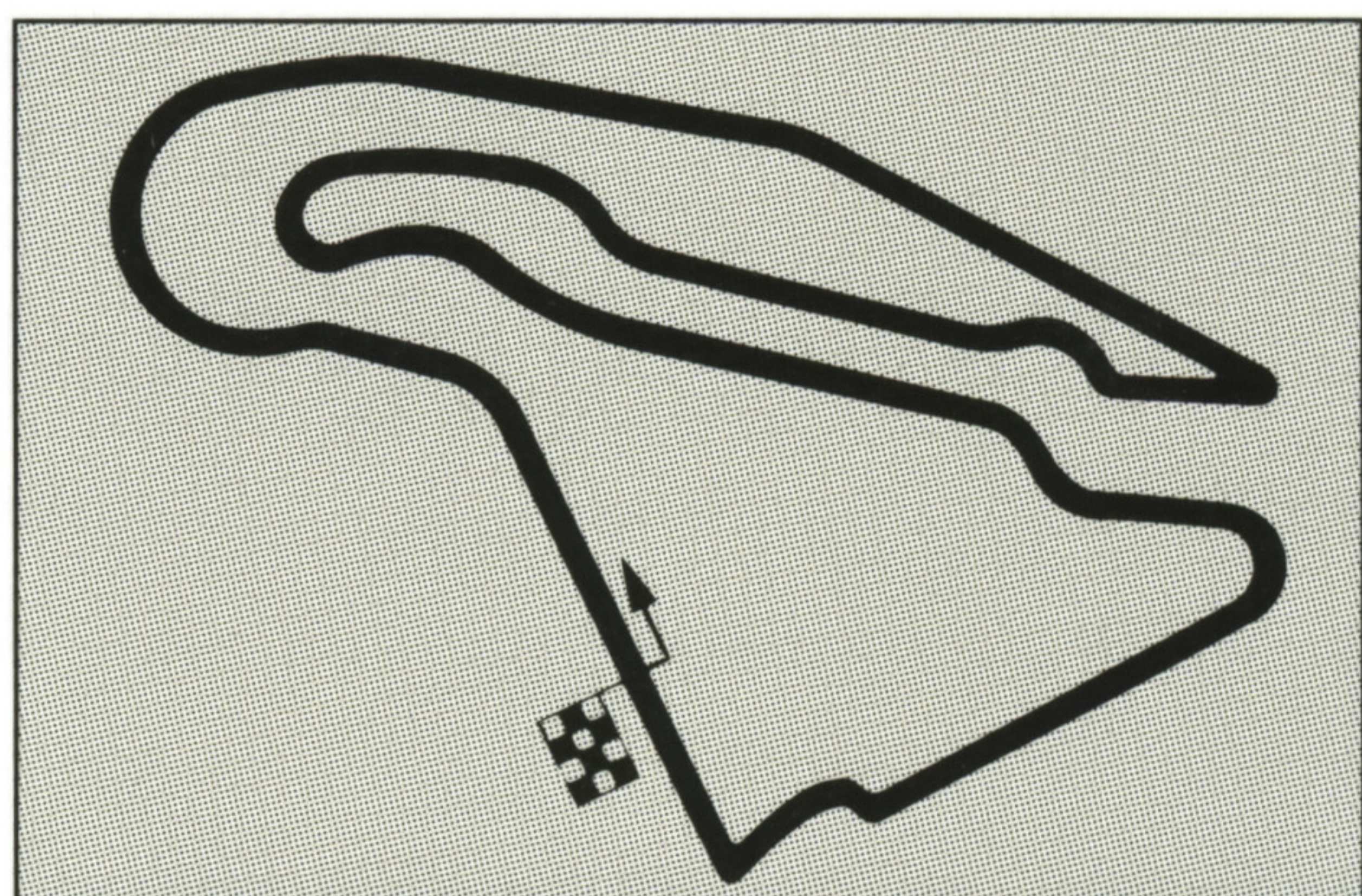
RECORD LAP TIME

予選／A.セナ　マクラーレン'92　1'19.775
決勝／G.ベルガー　マクラーレン'92　1'22.325

CIRCUIT GILLES VILLENEUVE

CIRCUIT DATA

全長／4,250m×72周

RECORD LAP TIME

予選／N.マンセル　ウイリアムズ'92　1'13.864
決勝／N.マンセル　ウイリアムズ'92　1'17.070

CIRCUIT DE NEVERS MAGNY COURS

ROUND 9

GREAT BRITAIN GP

イギリス・グランプリ

大幅に改修されたとはいえ、高速サーキットであることに変わりはない。下位チームだとマシンのパフォーマンスに泣かされる可能性大。しかしおもいっきり走りながらバトルするという感覚を強烈に楽しむことができるサーキットでもあるのだ。

ROUND 10

GERMANY GP

ドイツ・グランプリ

長い直線がコースの大半をしめるパワーサーキット。森林の中を最高速で駆け抜け、強烈なブレーキングを行なわなければならない。ただし、シケインの存在も軽視できないため極端なハイスピードセッティングは危険だろう。

HUNGARY GP

ハンガリー・グランプリ

サーキットの質はあまり良いとはいえず、おまけにテクニカルコースでオーバーテイクは至難の技。基本的に高速のコーナリングに耐えられるようなマシンセッティングが重要。狭いコースを走り続けるのはかなりつらいドライビングになるはず。

ROUND 12

BELGIUM GP

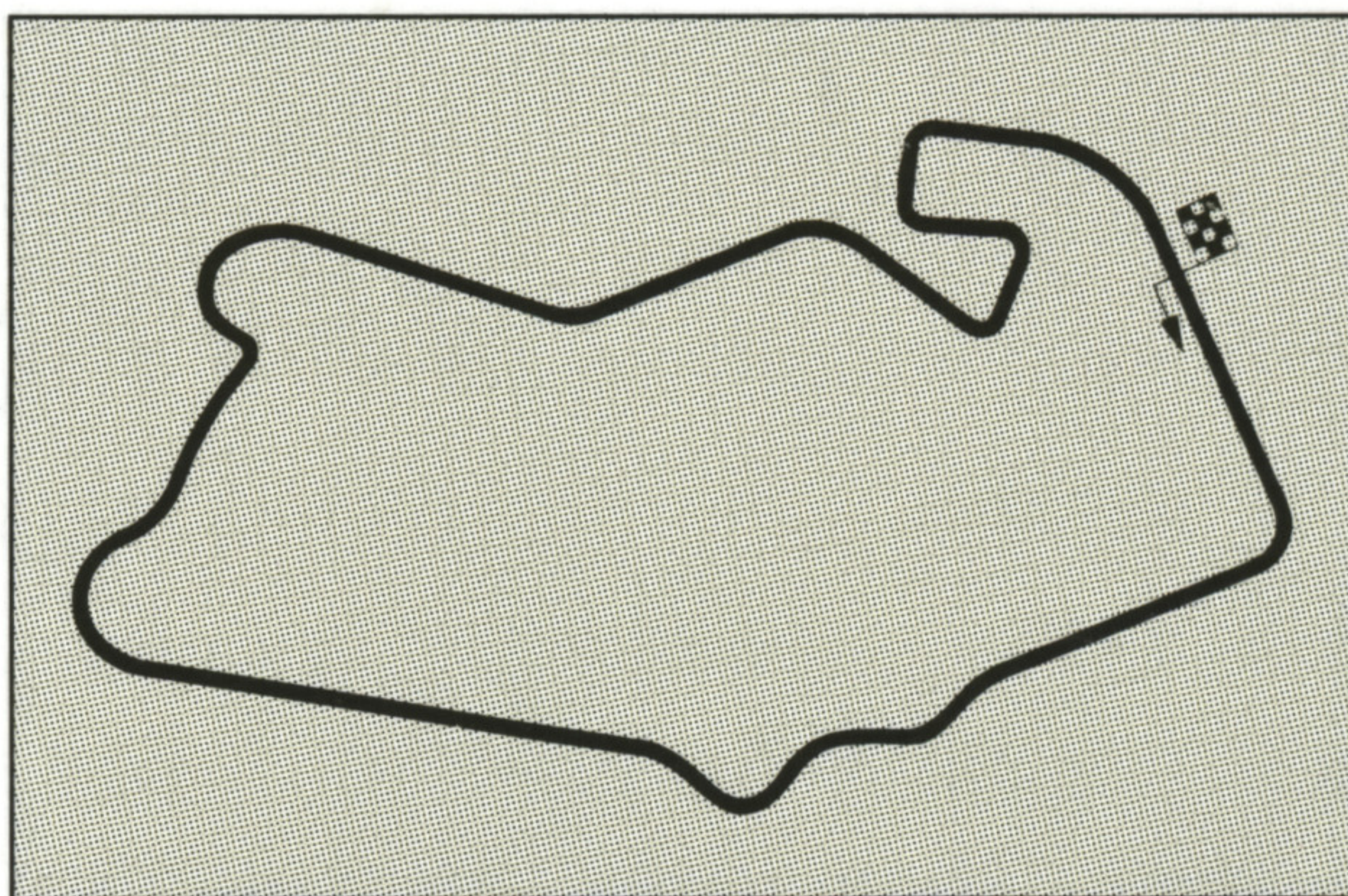
ベルギー・グランプリ

オー・ルージュ・コーナーに代表されるチャレンジングなコース。アップダウンがきつく、タイミングを体で覚えないと緩やかなコーナーでもすぐにコースアウトしてしまう。鋭角の第1コーナーはサーキット中の最大の難関。

CIRCUIT DATA

全長／5,226m×59周

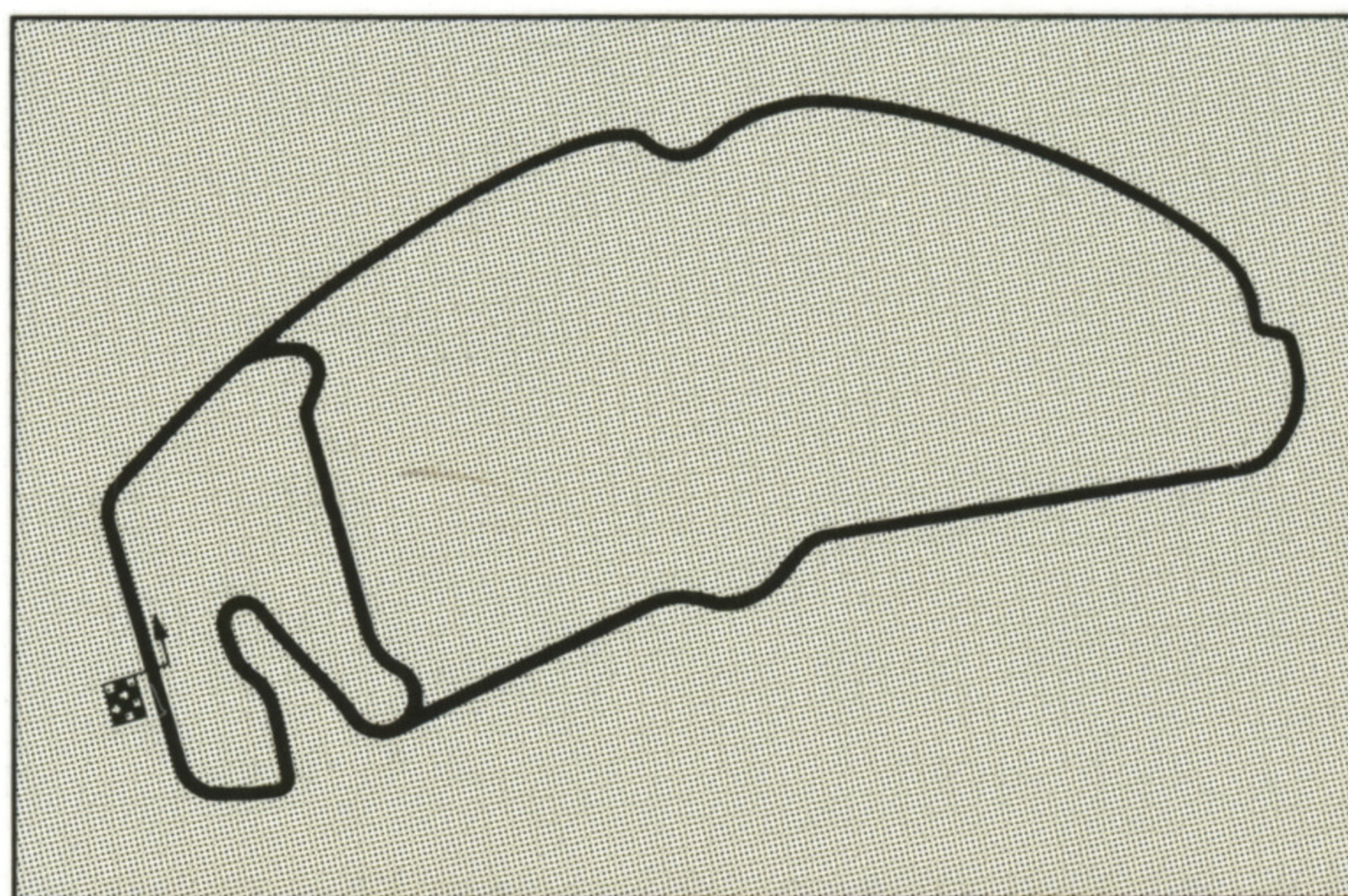
RECORD LAP TIME

予選／N.マンセル　ウイリアムズ'92　1'18.965
決勝／N.マンセル　ウイリアムズ'92　1'22.539

SILVERSTONE CIRCUIT

CIRCUIT DATA

全長／6,815m×45周

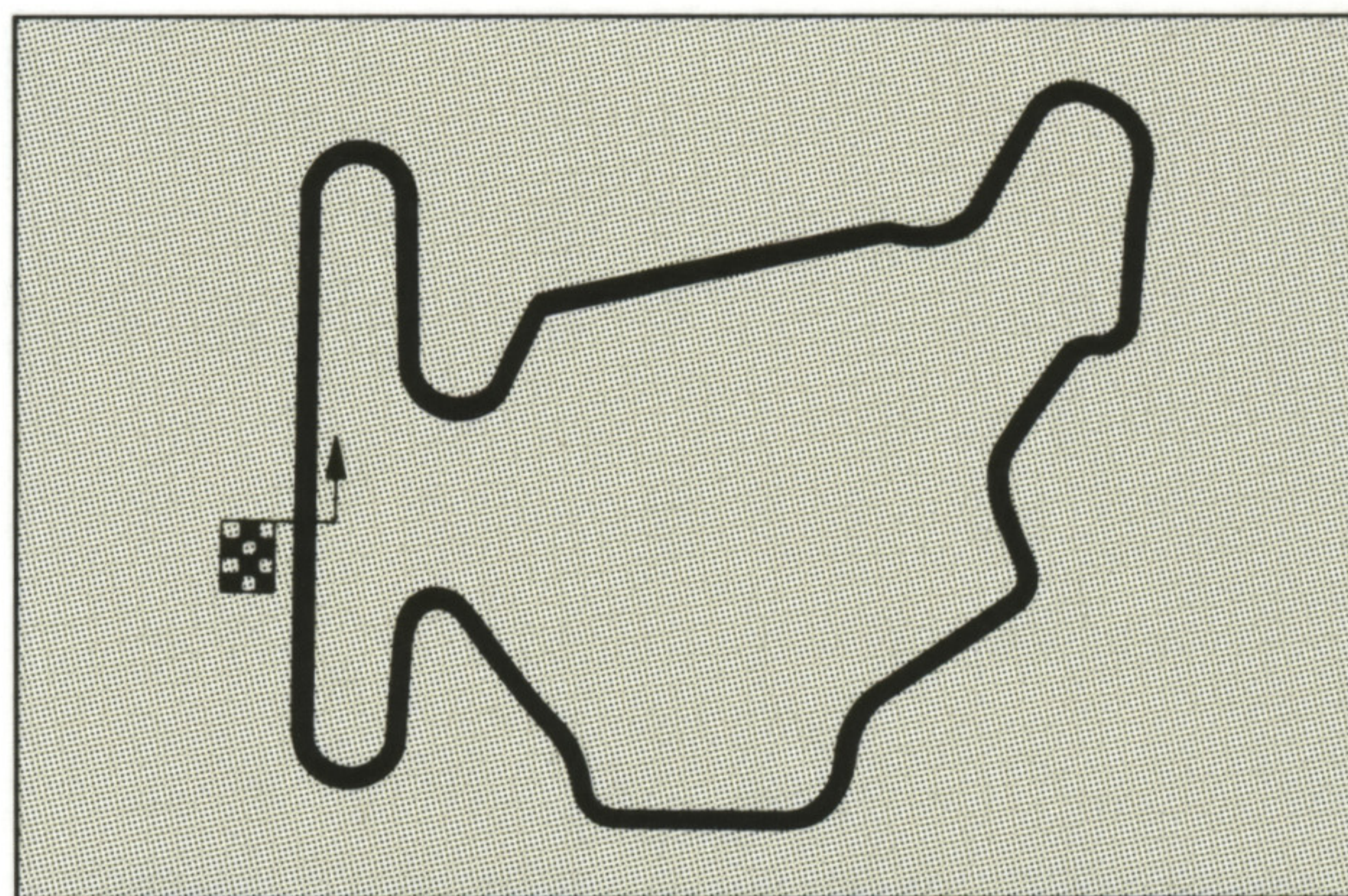
RECORD LAP TIME

予選／N.マンセル　ウイリアムズ'91　1'37.087
決勝／R.パトレーゼ　ウイリアムズ'92　1'41.591

HOCKENHEIM-RING

CIRCUIT DATA

全長／3,968m×77周

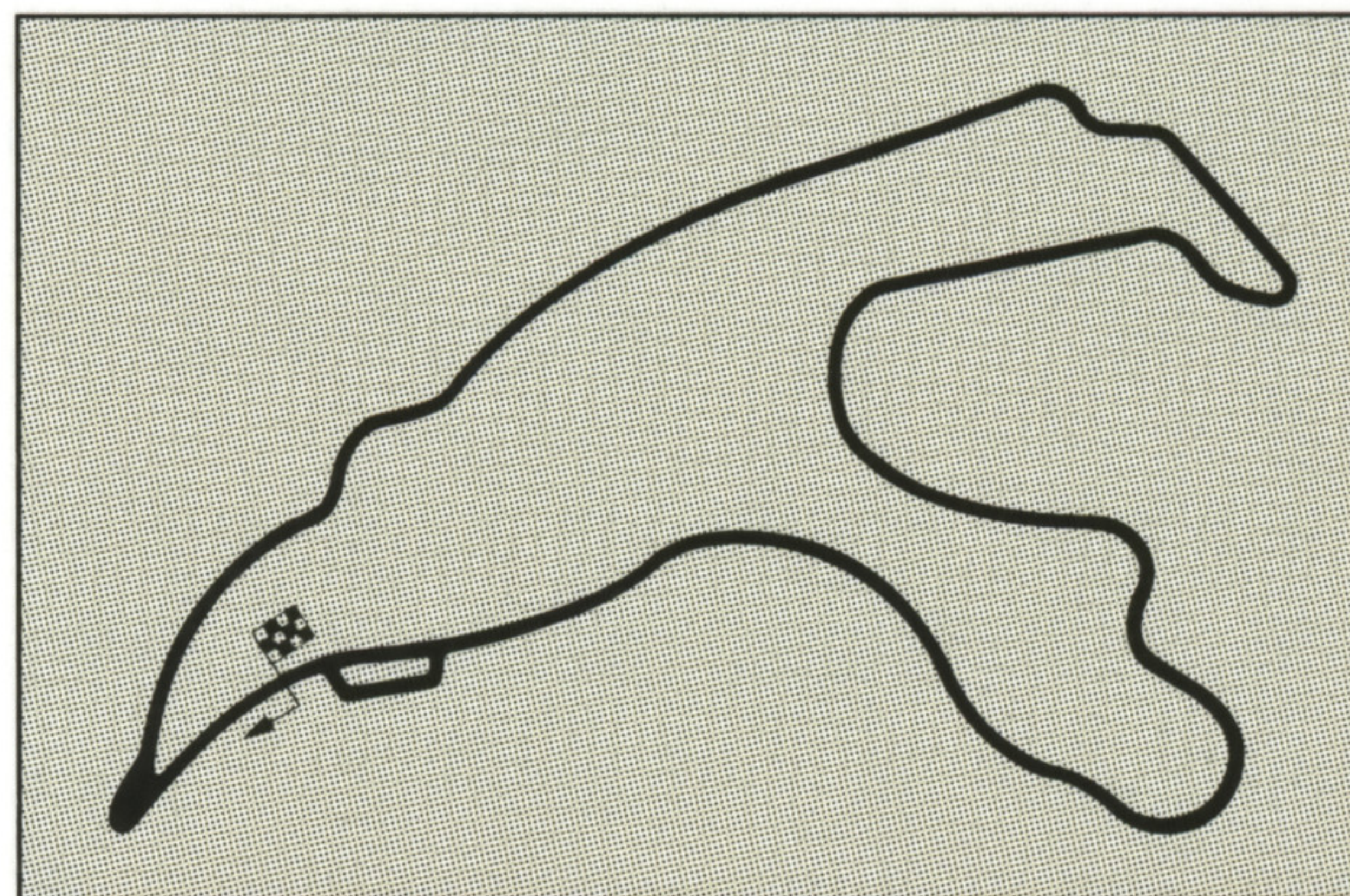
RECORD LAP TIME

予選／R.パトレーゼ　ウイリアムズ'92　1'15.476
決勝／N.マンセル　ウイリアムズ'92　1'18.308

HUNGARORING

CIRCUIT DATA

全長／6,974m×44周

RECORD LAP TIME

予選／A.セナ　マクラーレン'91　1'47.811
決勝／M.シューマッハ　ベネトン'92　1'53.791

CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS

ROUND 13

ITALY GP

イタリア・グランプリ

伝統のあるグランプリの１つ。高速型サーキットでレースの大半はアクセル全開状態になる。スタート後最初のシケインは、細心の注意を払わないと他のマシンとの接触で一気にポジションを落としてしまう。

PORTUGAL GP

ポルトガル・グランプリ

バランスの良いコースだけに、マシンとドライバーの両方の力が必要となる。さまざまなコーナーの確実な攻略は必ず必要で、パワーだけのマシンでは苦しい闘いとなるであろう。路面が比較的スリップしにくいのが救いか。

JAPAN GP

日本・グランプリ

なんといっても最も日本人になじみのあるサーキット。コース自体もテクニックしだいでタイムがまったく違ってくるため対戦プレイには絶好のコースだ。コース最後のシケインを確実にクリアできるようになることが勝利への第一歩。

AUSTRALIA GP

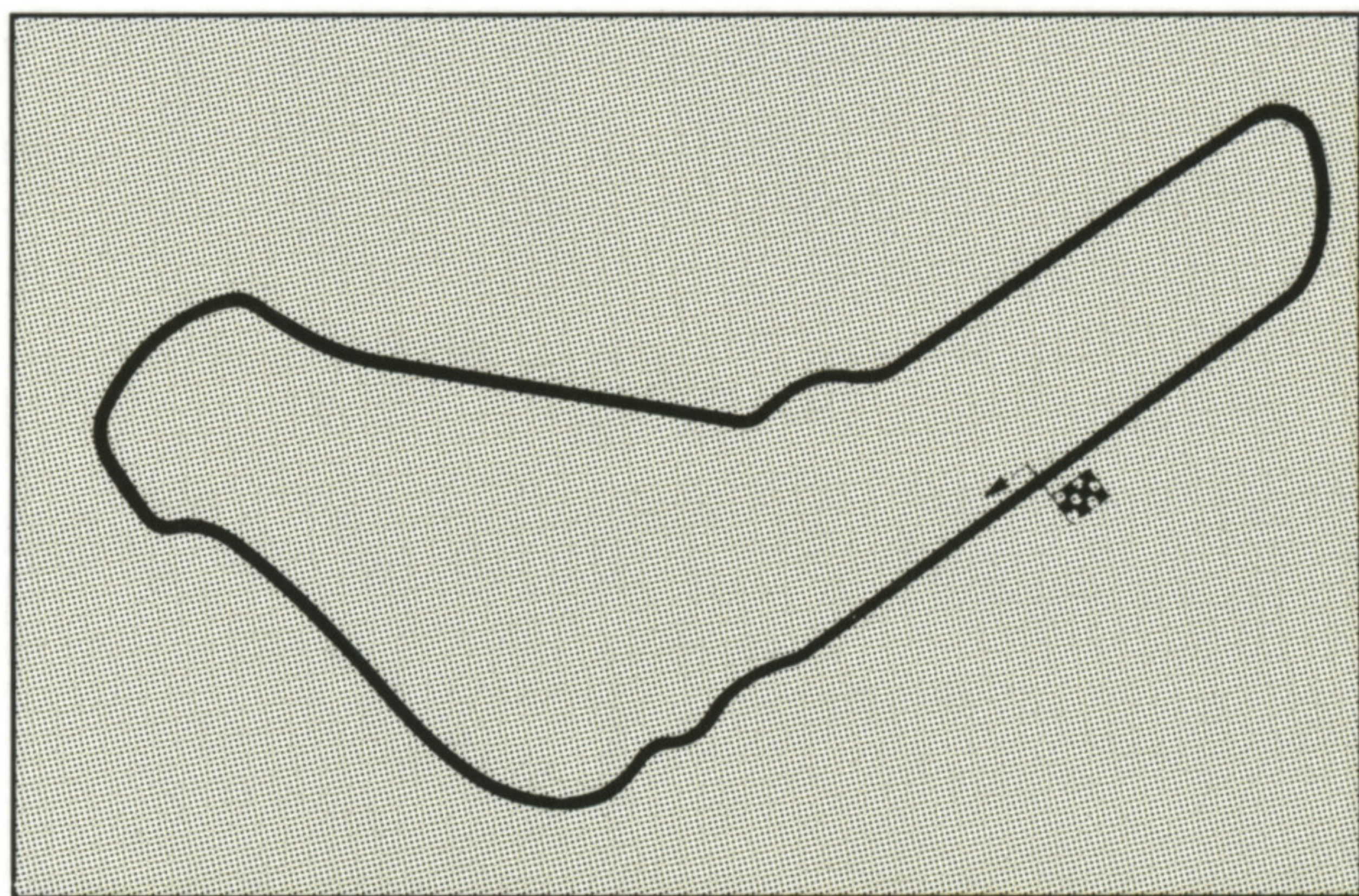
オーストラリア・グランプリ

このコースを走りきり、あのチェッカーフラッグを受ければグランプリ最終戦も終了。平均速度の高いコースだけに効率のいいコーナリングを目指したい。ほとんどのコーナーは角度がきついので、コーナー進入前の位置取りを慎重にしよう。

CIRCUIT DATA

全長／5,800m×53周

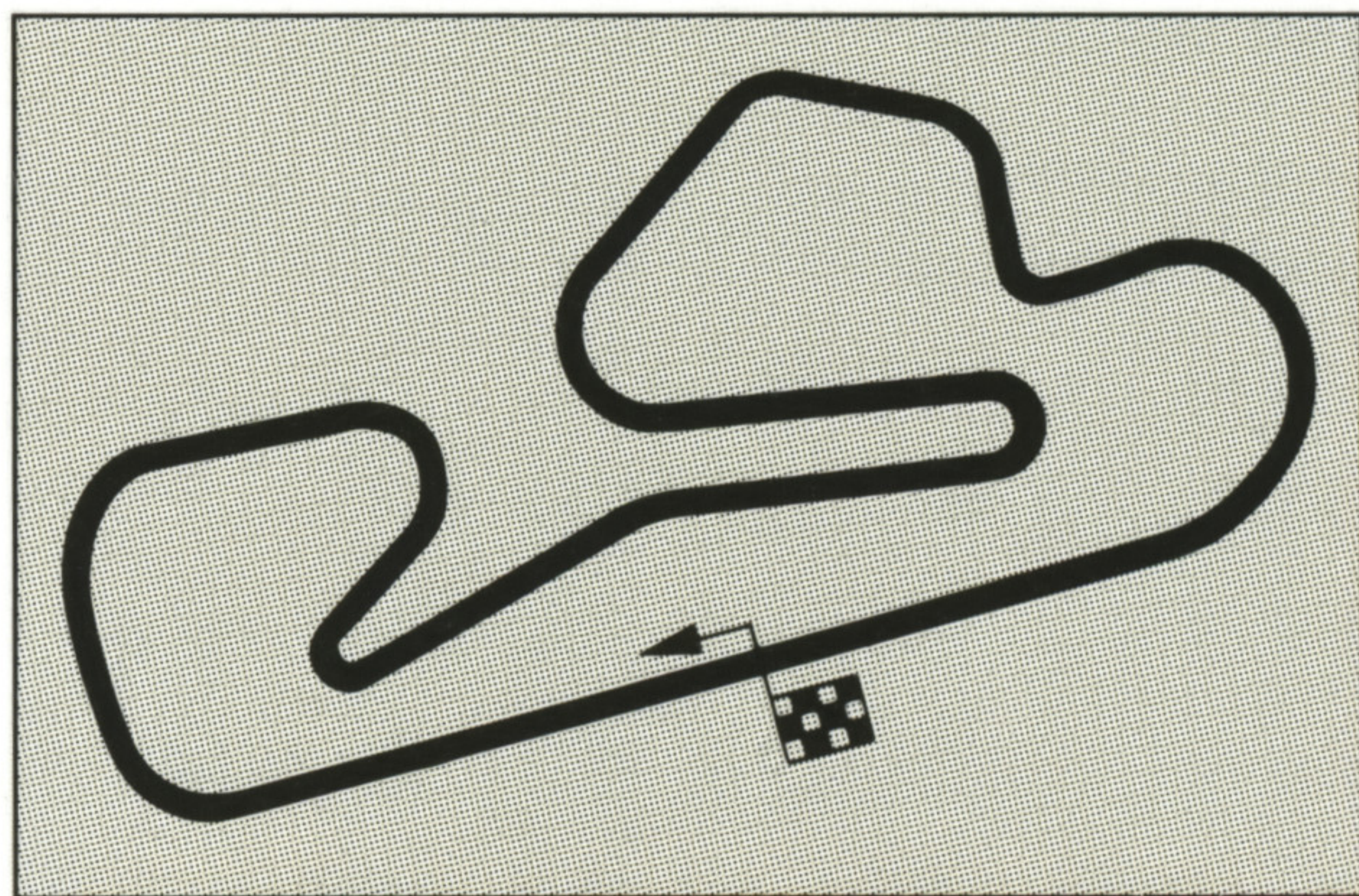
RECORD LAP TIME

予選／A.セナ　マクラーレン'91　1'21.114
決勝／A.セナ　マクラーレン'91　1'26.061

AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA

CIRCUIT DATA

全長／4,261m×72周

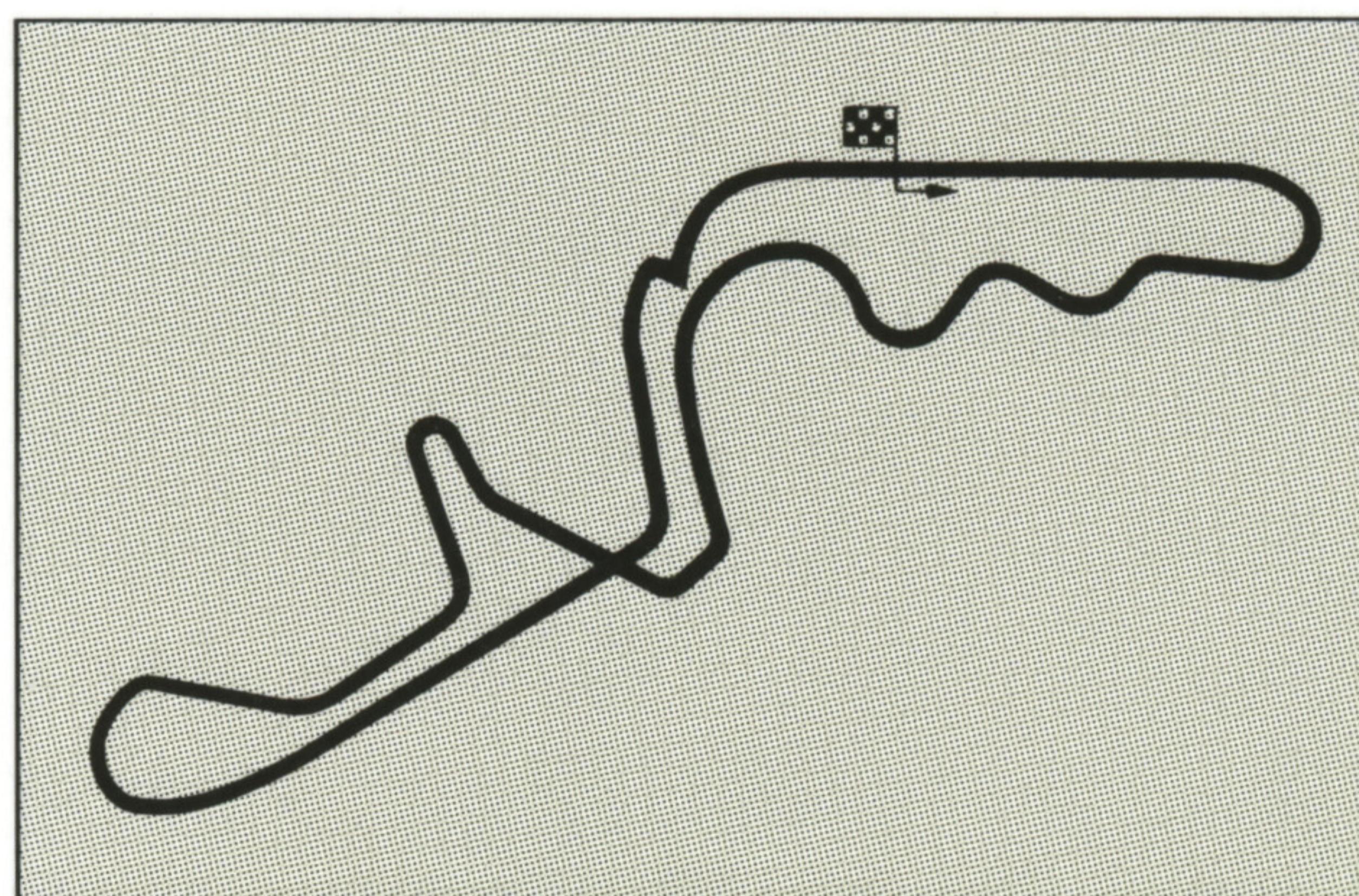
RECORD LAP TIME

予選／R.パトレーゼ　ウイリアムズ'92　1'13.001
決勝／A.セナ　マクラーレン'92　1'16.272

AUTODROMO DO ESTORIL

CIRCUIT DATA

全長／5,864m×53周

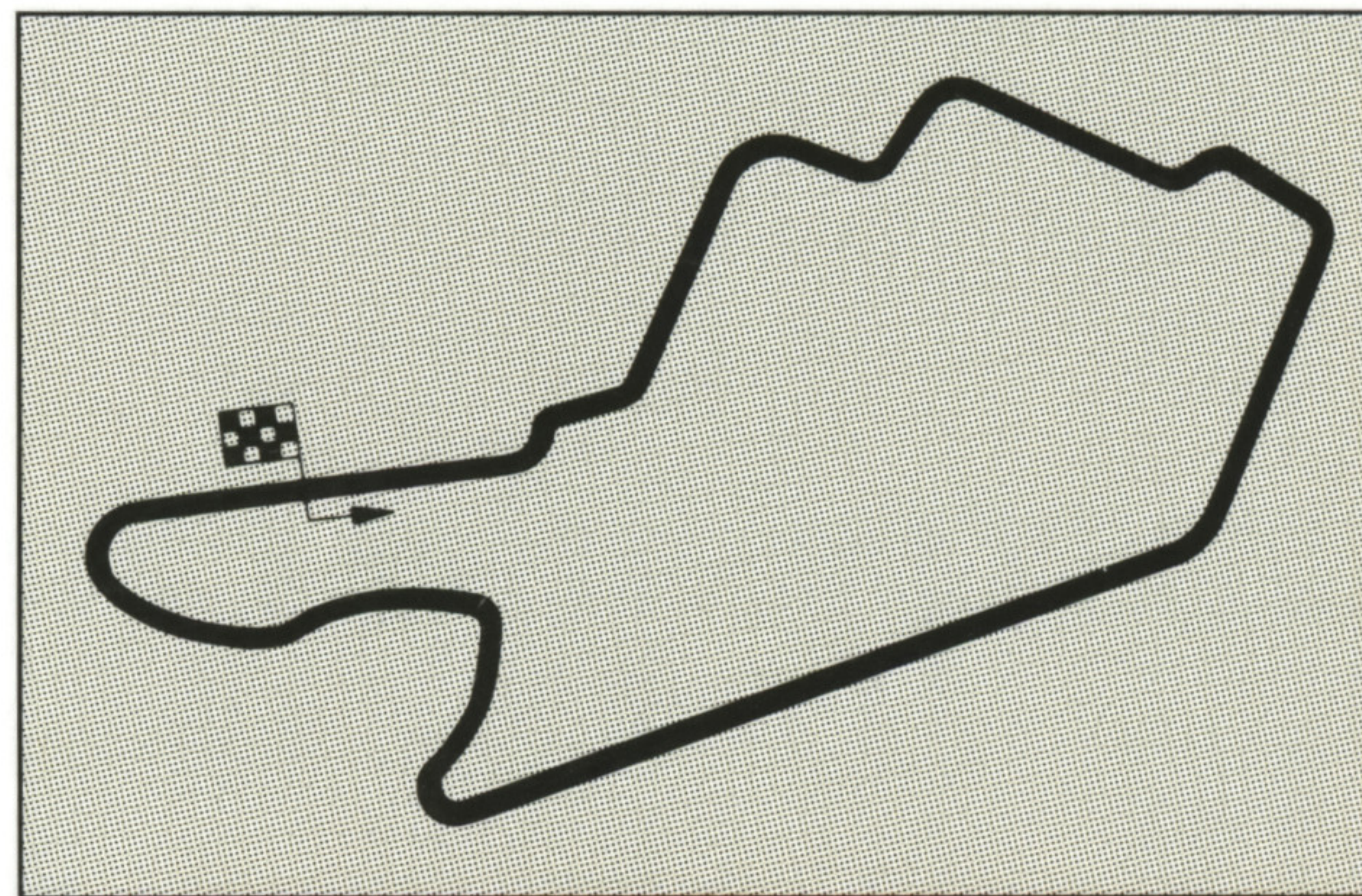
RECORD LAP TIME

予選／G.ベルガー　マクラーレン'91　1'34.700
決勝／N.マンセル　ウイリアムズ'92　1'40.646

SUZUKA INTERNATIONAL RACING COURSE

CIRCUIT DATA

全長／3,780m×81周

RECORD LAP TIME

予選／N.マンセル　ウイリアムズ'92　1'13.732
決勝／M.シューマッハ　ベネトン'92　1'16.078

ADELAIDE GRAND PRIX CIRCUIT

アドバイス

CHECK1 アクセルターンを覚えよう

　迅速に180度ターンができるテクニック。ハンドルをいっぱいに切った状態でアクセルをふかしながらブレーキを踏む、これがアクセルターン。スピンしたときに使うとすばやくコースに戻ることができるよ。

CHECK2 コーナリングはアウトインアウト

　直線よりもはるかにタイムへの影響が大きいのがコーナー。コーナーを曲がるときはアウトインアウトで走ろう。アウトインアウトとはコーナーの手前で外側いっぱいから侵入し、コーナーからの脱出時もコースの外側に向かうような走行のこと。急激なハンドリングが不必要になり、スピードダウンを最小限に防ぐことができるようになるよ。実際のドライバーも行なっているアウトインアウト走行でタイムアップを目指そう。

CHECK3 コース別セッティングで好タイムを

セッティングをどうしたらよいのかわからないという人のためにアドバイス。各コース別のセッティングで特に重要な項目は、ウイング、タイヤ、ギアの３つ。ウイングは、コーナーの多い低速サーキットではダウンフォース重視のセッティングにしよう。特にコーナーがうまく曲がれないという人はウイングを７に、タイヤをＤにすればＣＯＭに対して勝ちやすくなるはず。ただし周回数が多くなってくると、ピット回数をいかに少なくするかも勝負の１つになってくるので、ある程度効果が低いかわりに耐久性のあるパーツを選ぶのもやむをえないかもね。

CHECK4 オーバーテイクは上手に使おう

ヒューマングランプリでは、実際のレースと同じで敵のマシンのすきをつかないとパスすることが難しい。慌ててパスしようとしてコースアウトしてしまった人もいるんじゃないかな？

こんなときはコーナーにくるまで後方にぴったりくっついて、コーナーでインがあくチャンスを逃さずパスしてしまおう。パスした直後に敵のマシンが横並びになってしまったときも、オーバーテイクボタンの助けを借りて一気に引き離すのが良策。また、敵のマシンにブロックされてなかなかパスできないという人は、敵のマシンの後方でマシンを左右に振ってみよう。敵のマシンがどちらかによったときがオーバーテイクのチャンスだぞ。

CHECK5 エンジンコントラクトではバランスを考えて

エンジンコントラクトモードで、お気に入りのチームにさっそく強力なエンジンを積もうと思っている人。シャシーとのバランスは取れているかな？　空力特性の悪いシャシーに余りにも強力なエンジンを積んでしまうと、コーナーでの安定が取りにくくなってかえってタイムが遅くなってしまうことがあるぞ。ドライビングに自信のない人はバランスを重視してエンジンを決めたほうがいいかも。

[用語説明]

<グリップ力>
タイヤの接地力。グリップ力が高いとコーナーなどで横滑りやスピンなどが起きにくくなる。

<空力特性>
空気抵抗を対象として考慮されたマシンの性能。空気抵抗を減らすことによって、より高い最高速を得たり、空気の流れを利用して接地力を高める性能を指す。

<ダウンフォース>
空力特性によって得られる効果の1つ。空気の流れによって車体を地面に押しつける力を発生させ、グリップ力を高めることができる。

<スリップストリーム>
高速走行をしているマシンの後方に発生する乱気流。この部分は気圧が低く、空気抵抗が少ないために、エンジンパワーをセーブした状態で高い加速を得ることができる。

ヒューマンくらぶ会員募集中！

■会報「ヒューマンくらぶ」をお届けっ！

2ヵ月に1回、ヒューマンの最新ソフト情報からイベント情報などが載っている会報をお届けします。。

■会員証をプレゼント

会員に登録して、カッコイイ会員証を送っちゃうぞ！

■ＨＩＰチケットでＨＩＰグッズをもらおう！

ヒューマンのゲームを買ったり、会報にハガキが掲載されるとＨＩＰチケットがもらえます。この点数を集めてヒューマン特製オリジナルグッズをもらっちゃおう！

■お誕生月にバースデーカード

君のお誕生月にヒューマンからバースデーカードをプレゼント。ここにもＨＩＰチケットがついてるよ！

入会希望の方はハガキに「入会希望」と書いて、ヒューマン株式会社あてまでお送りください。詳しい案内をお送りします。

'94年春休み東西チャンプ開催決定のお知らせ

今回発売されたこのソフトと、この後発売予定のスーパーファイヤープロレスリング3ファイナルバウトを使って、来年の春休みに東京と大阪で東西チャンプ決定戦を行なうぞ！　詳しい大会の内容や期日、場所についてはこれから発売されるゲーム専門誌、ヒューマンくらぶなどに載る予定なのでそちらを見てね。また、ヒューマンテレホン通信やゲームの問い合わせの電話でも質問など受け付けているので気軽にかけてきてね。優勝者や参加者にはすごい賞品を予定しているのでみんなで参加しよう。

Ｆ１専門誌「Ｆ１速報」誌上にて、ヒューマングランプリ２による各コースタイムアタック大会開催予定。詳細は'94年３月発売開幕直前号をご覧ください。

使用上の注意

- ご使用後はACアダプタをコンセントから必ず抜いておいてください。
- テレビ画面からできるだけ離れてゲームをしてください。
- 長時間ゲームをするときは、健康のため、1時間ないし2時間ごとに10分から15分の小休止をしてください。
- 精密機器ですので、極端な温度条件下での使用や、保管および強いショックを避けてください。また、絶対に分解しないでください。
- 端子部に手を触れたり、水にぬらすなど、汚さないようにしてください。故障の原因となります。
- シンナー、ベンジン、アルコール等の揮発油でふかないでください。
- スーパーファミコンをプロジェクションテレビ（スクリーン投影方式のテレビ）に接続すると、残像現象（画面ヤケ）が生ずるため、接続しないでください。

健康上の安全に関するご注意

疲れた状態や、連続して長時間にわたるプレイは、健康上好ましくありませんので避けてください。また、ごく稀に、強い光の刺激や、点滅を受けたり、テレビ画面等を見たりしている時に、一時的に筋肉のけいれんや、意識の喪失等の症状を経験する人がいます。こうした症状を経験した人は、テレビゲームをする前に必ず医師と相談してください。また、テレビゲームをしていて、このような症状が起きた場合には、ゲームを止め、医師の診察を受けてください。

◆ヒューマンテレホン通信（毎月1/15日に内容が変わります。）

東京 0422(70)7796／大阪 06(886)3465

◆ゲームに関するお問い合わせ（月～金曜の午後2時～6時）

0422(70)7798

HG2
HIP95